**Deutscher Bundestag**
**13. Wahlperiode**

**Drucksache 13/10448**

21. 04. 98

# Beschlußempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß)**

**a) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung**
**– Drucksache 13/9086 – Nr. 2.53 –**

**Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 3094/95 des Rates und damit zur weiteren Verlängerung der Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau**

**Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau**
**KOM(97) 469 endg.; Ratsdok. 11165/97**

**b) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung**
**– Drucksache 13/9086 – Nr. 2.52 –**

**Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen**
**Für eine neue Schiffbaupolitik**
**KOM(97) 470 endg.; Ratsdok. 11167/97**

## A. Problem

Zu a)

Verlängerung der Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau bis zum 31. Dezember 1998, sofern sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen der gewerblichen Schiffbau- und Schiffahrtsreparaturindustrie wegen der noch ausstehenden Ratifizierung durch die USA weiter verzögert. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Werften durch ein geändertes Beihilfenregime.

Zu b)

Die Mitteilung der Kommission befaßt sich mit einer neuen Strategie in der Schiffbaupolitik der Europäischen Union. Ziel der neuen Schiffbaupolitik ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, um es ihr zu ermöglichen, sich den Herausforderungen eines weltweiten Wettbewerbs ohne sektorspezifische Beihilfen zu stellen.

## B. Lösung

Kenntnisnahme der Vorlagen zu a) und b) sowie Annahme einer Entschließung.

**Einstimmigkeit im Ausschuß**

## C. Alternativen

Keine

## D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Keine

## E. Sonstige Kosten

Keine

## Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Vorlagen – Ratsdok. 11165/97 und Ratsdok. 11167/97 – (Anlage) folgende Entschließung anzunehmen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

   Die Beihilfen für den Schiffbau in Europa werden entsprechend der 7. Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998 verlängert. Voraussetzungen für diese Entscheidung war die fehlende Bereitschaft der USA, das seit 1994 vorliegende OECD-Abkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen zu ratifizieren. Dieses Abkommen sollte am 1. Januar 1996 in Kraft treten. Die Ratifizierung ist inzwischen von der EU, Korea, Japan und Norwegen erfolgt. Die jährliche Verlagerung der Entscheidung zum weltweiten Subventionsabbau schafft bei den betroffenen Unternehmen eine zunehmende Verunsicherung und eine Abnahme der Investitionsbereitschaft. Die augenblickliche Situation verstärkt besonders durch eine offensive Schiffbaupolitik in Asien aber auch in Ost- und Mitteleuropa eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Werften in der EU. Abgesehen davon werden die nationalen Haushalte in Europa durch die Fördertatbestände mit über einer Mrd. DM jährlich belastet. Die EU selber hat durch ihre Richtlinienpolitik mit dem dort verankerten Degressivitätsprinzip einen schrittweisen Abbau von 28% (1987) die Förderung auf derzeit 9% (4,5% für kleinere Schiffe und Schiffeinbauten) reduziert. Der Umstrukturierungsprozeß beim Schiffbau innerhalb der EU hat zu einem Abbau der Arbeitskräfte um 70% seit 1976 geführt und bei der Produktionskapazität um über 60%. Die europäische Schiffbauindustrie verteilt sich z.Z. auf 103 Unternehmen. Auf die fünf größten Schiffbauer entfiel 1996 ein Kapazitätsanteil von 36%, während z.B. in Korea auf die fünf größten Unternehmen 99% entfallen. Der Anteil der EU am Gesamtauftragsbestand des Schiffbaus in der Welt betrug 21%, wertmäßig waren die Unternehmen 1996 mit 31% beteiligt, weil hier im allgemeinen Schiffe von höherem Wert als in Asien gebaut werden. Japan, Nummer 1 im Schiffbau, hat seine Produktivität zwischen 93 und 95 um 27% steigern können; besonders durch Serienauftragseingänge ist dieser Sprung gelungen. Abgesehen davon kaufen japanische Reeder fast ausschließlich bei japanischen Werften ein. Japans Weltmarktanteil beträgt 40%, Süd-Korea hat seine Kapazität innerhalb von fünf Jahren auf 21% Weltanteil verdoppelt. Stark auf den Markt drängen Werften in den ost- und mitteleuropäischen Staaten mit derzeit bereits 20%. Ihr Kostenvorteil beruht auf einer außerordentlich günstigen Lohnstruktur. Diese Kennzeichnung gilt auch für China, mit dessen Unternehmen besonders Werften aus Korea und Japan sich bemühen, Kooperationen einzugehen. Die USA haben einen Weltmarktanteil im

Schiffbau von weniger als 1 %, der Bau dort wird besonders durch den sog. Jones Act geschützt. Die USA waren die Auslöser für ein weltweites Schiffbau-Abkommen, jetzt erweisen sie sich trotz des kleinen Anteils als Bremser.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

   unverzüglich bei der EU-Kommission vorstellig zu werden, daß diese mit Nachdruck noch einmal die Verhandlungen mit den USA aufnimmt. Sollte diesem Verfahren terminliche oder andere Gründe entgegenstehen, wäre der Sachverhalt auf die Tagesordnung des kommenden G7-Treffens mit dem Ziel einer Einigung in dieser Frage zu setzen.

   Der EU-Vorschlag, die Beihilferegelung im Jahr 2001 auch ohne die Inkraftsetzung des OECD-Abkommens auslaufen zu lassen, wäre eine einseitige Vorleistung zu Lasten der europäischen Werften. Unabhängig davon wird von der Kommission erwartet, daß sie zur Förderung der Nachfrage die Strategien zum Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs und Güterseeverkehrs forciert, mit dem dadurch verbundenen Abbau der Überlastung der Landverkehrsadern und zur Förderung des Umweltschutzes. Hierzu gehört auch der Ausbau der Hafeninfrastrukturen und des Hafenmanagements. Schließlich muß auch die Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften für Schiffe verstärkt werden, wobei die Hafenstaatenkontrollen ein wirksames Mittel sind. Die Nachfrage nach neuen sicheren Schiffen würde gefördert, damit auch der Abbau des überalterten Teils der Welthandelsflotte.

Bonn, den 25. März 1998

**Der Ausschuß für Wirtschaft**

| **Friedhelm Ost** | **Wolfgang Börnsen (Bönstrup)** |
| --- | --- |
| Vorsitzender | Berichterstatter |

## Bericht des Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

### I.

Die EU-Vorlage – Ratsdok. 11165/97 – wurde gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages am 17. November 1997 – Drucksache 13/9086 Nr. 2.53 – an den Ausschuß für Wirtschaft zur federführenden Beratung sowie zur Mitberatung an den Haushaltsausschuß überwiesen.

Die EU-Vorlage – Ratsdok. 11167/97 – wurde gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages ebenfalls am 17. November 1997 – Drucksache 13/9086 Nr. 2.52 – an den Ausschuß für Wirtschaft zur federführenden Beratung überwiesen.

### II.

Mit der Verordnung (EG) des Rates zur Veränderung der Verordnung Nr. 3094/95 – Ratsdok. 11165/97 – soll die Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau erneut bis zum 31. Dezember 1998 verlängert werden, sofern sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen der gewerblichen Schiffbau- und Schiffahrtsreparaturindustrie wegen der noch ausstehenden Ratifizierung durch die USA weiter verzögert. Ferner soll die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Werften durch den Abbau von sektoralen Schiffbaubeihilfen gestärkt werden und statt dessen die verstärkte Anwendung horizontaler Maßnahmen, insbesondere zur Unterstützung von Forschung und Innovation vorgesehen werden. Neben zusätzlichen und genaueren Begriffsbestimmungen sowie erweiterten Berichtspflichten enthält der Verordnungsvorschlag des Rates über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau folgende Neuerungen:

- Abschaffung auftragsbezogener Beihilfen ab 2001;
- leichte Verschärfungen für die Gewährung von Schließungsbeihilfen;
- neue generelle Regelung für Umstrukturierungsbeihilfen;
- Einführung von Investitionsbeihilfen für Innovationen als neuem Beihilfeinstrument zur Unterstützung der Einführung wirklich neuartiger Produkte und Verfahren in der EU;
- regionale Investitionsbeihilfen, Beihilfen für Forschung und Entwicklung sowie für Umweltschutz dürfen nur im Rahmen allgemeiner Regelungen gewährt werden.

In der Mitteilung der Kommission für eine neue Schiffbaupolitik – Ratsdok. 11167/97 – werden die Auswirkungen der früheren europäischen Schiffbaupolitik, die derzeitige Wettbewerbslage im Schiffbausektor und die künftigen Herausforderungen an die Schiffbauindustrie der Gemeinschaft untersucht. Ferner werden die Bedingungen ermittelt, unter denen die Schiffswerften der Gemeinschaft ihre Wettbewerbsstellung auf dem Weltmarkt beibehalten und verbessern können, um so eine der Voraussetzungen dafür zu schaffen, Arbeitsplätze in der Europäischen Union zu erhalten. Darüber hinaus wird erläutert, wie die Industrie, die Mitgliedstaaten und die Europäische Union mit ihrer Politik zur Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit zu diesem Ziel beitragen können, wobei der Schwerpunkt in der Forschungs-, Handels- und Wettbewerbspolitik liegt. Ziel ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, um es ihr zu ermöglichen, sich der Herausforderung eines weltweiten Wettbewerbs ohne sektorspezifische Beihilfen zu stellen. Zur Verwirklichung dieses Ziels müssen Industrie, Kommission und Mitgliedstaaten alle ihnen möglichen Anstrengungen erbringen.

Die Mitgliedstaaten werden ersucht, die in der Mitteilung und im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates über Beihilfen an den Schiffbau dargelegte neue Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen anzunehmen und anzuwenden. Die wichtigsten Bestimmungen dieser neuen Verordnung sind:

- Nach dem 31. Dezember 2000 dürfen dem Schiffbau keine Betriebsbeihilfen mehr gewährt werden. Ein Jahr vor der Abschaffung der Betriebsbeihilfen prüft die Kommission den Markt, um zu ermitteln, ob die Schiffbauindustrie der EU auf dem Weltmarkt seitens ihrer Wettbewerber wettbewerbsverzerrenden Praktiken ausgesetzt ist, und ergreift gegebenenfalls geeignete Maßnahmen.
- Während einer Dauer von fünf Jahren nach Ablauf der Siebten Richtlinie gelten Sonderregeln für Innovationsbeihilfen. Nach Ablauf dieser Frist gelten für diese Art von Beihilfen die gleichen Regeln wie für die übrigen Sektoren.
- Hinsichtlich Investitionsbeihilfen, Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen, Umwelt, Forschung und Entwicklung gelten für den Schiffbau die gleichen Regeln wie für alle übrigen Sektoren.

### III.

Der Haushaltsausschuß hat die Vorlage – Ratsdok. 11165/97 – in seiner Sitzung am 10. Dezember 1997 beraten und einvernehmlich Kenntnisnahme der Vorlage empfohlen.

Der Bundesrat hat in seiner 719. Sitzung am 28. November 1997 gemäß § 3 und § 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme zu den Vorlagen Ratsdok. 11165/97 und Ratsdok. 11167/97 beschlossen:

1. Die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie ist Voraussetzung für die Beendigung des Subventionswettlaufs am Weltschiffbaumarkt. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich für ein Zustandekommen des OECD-Übereinkommens, gegebenenfalls auch ohne die USA, einzusetzen.

2. Der Bundesrat unterstützt die Neuorientierung der europäischen Schiffbaupolitik mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Werften derart zu verbessern, daß diese sich der Herausforderung eines weltweiten Wettbewerbs ohne sektorspezifische Beihilfen stellen können. Vorrangige Ziele sollten dabei die Beendigung der direkten Förderung nach Auslaufen der Siebten Schiffbaurichtlinie Ende 1998 und die Steigerung der Produktivität der Schiffbauunternehmen sein. Zumindest sollte erreicht werden, daß die Fördersätze der direkten Förderung degressiv ausgestaltet werden.

3. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Kommission die Mitgliedstaaten ausdrücklich auffordert, die neue Beihilfepolitik anzunehmen und anzuwenden. EU-Regelungen mit unterschiedlicher nationaler Ausfüllung würden die Wettbewerbssituation von Werften in einzelnen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft verzerren.

4. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung schon jetzt auf, die im Rahmen der EU-Schiffbaupolitik gefundenen Regelungen finanziell mitzutragen.

## IV.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat die beiden Vorlagen – Ratsdok. 11165/97 und Ratsdok. 11167/97 – mehrfach, zuletzt in seiner 78. Sitzung am 25. März 1998 abschließend beraten.

Im Rahmen dieser Beratungen wurde die in der Beschlußempfehlung aufgeführte Entschließung durch die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. eingebracht.

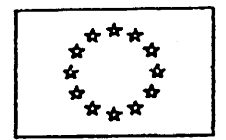
In Kenntnisnahme der Vorlagen – Ratsdok. 11165/97 und Ratsdok. 11167/97 – beschloß der Ausschuß einstimmig, bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Deutschen Bundestag die Annahme der Entschließung zu empfehlen.

Bonn, den 25. März 1998

**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**

Berichterstatter

**Anlage 1**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 01.10.1997
KOM(97) 469endg.

97/ 0248(CNS)
97/ 0249(CNS)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES

zur Änderung der

Verordnung Nr. 3094/95 des Rates und damit zur weiteren Verlängerung der Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau

---

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES

über eine Neuregelung
der Beihilfen für den Schiffbau

---

(von der Kommission vorgelegt)

**Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 3094/95 des Rates und damit zur weiteren Verlängerung der Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau**

97/ 0248(CNS)

**Begründung**

1. Einleitung

1.1. Im Jahre 1994 wurde im Rahmen der OECD ein internationales Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie geschlossen. Dieses Übereinkommen hätte am 1. Januar 1996 in Kraft treten sollen.

1.2. Mit der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 sollen die Bestimmungen des OECD-Übereinkommens über staatliche Beihilfen umgesetzt werden. In Artikel 10 heißt es, daß die Verordnung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens gilt und die einschlägigen Bestimmungen der Schiffbaurichtlinie (Richtlinie 90/684/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 94/73/EG) übergangsweise weiterhin, längstens jedoch bis zum 1. Oktober 1996 Gültigkeit haben. Da sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens wegen der noch ausstehenden Ratifizierung durch die USA verzögert, wurde die Richtlinie mit der Verordnung (EG) Nr. 1904/96 des Rates nochmals bis zum 31. Dezember 1997 verlängert.

1.3. Der Industrierat hat sich auf seiner Tagung vom 24. April 1997 mit der Lage befaßt und eine besondere Neuregelung für den Schiffbau befürwortet, falls das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt. In der Zwischenzeit soll die Siebte Richtlinie bis zum 31.12.1998 unter der Voraussetzung verlängert werden, daß diese Richtlinie automatisch außer Kraft tritt, sobald das OECD-Übereinkommen von den USA ratifiziert wurde bzw. sobald eine neue Regelung für den Schiffbau angenommen wird. Die Kommission wurde aufgefordert, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

1.4. Da weiterhin ungewiß ist, wann das OECD-Übereinkommen in Kraft tritt, gibt die vorliegende Arbeitsunterlage einen Überblick über den derzeitigen Stand und enthält Vorschläge für eine Verlängerung der Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998. Gleichzeitig werden in einer gesonderten Mitteilung Vorschläge für eine neue Beihilferegelung unterbreitet, welche die Richtlinie ersetzen soll.

2. OECD-Übereinkommen

2.1. Nach dem OECD-Übereinkommen sind generell alle Stützungsmaßnahmen für den Schiffbau untersagt; davon ausgenommen sind lediglich Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Sozialbeihilfen bei Stillegungen, Exportkredite im Sinne der 1994 revidierten OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe sowie Inlandskredite für Schiffe, die zu gleichen Konditionen vergeben werden.

2.2. Das Übereinkommen ist inzwischen von der Europäischen Union, Korea, Norwegen und Japan ratifiziert worden, doch steht die Ratifikation durch die USA immer noch aus. Auch ist nicht vorhersehbar, wann die USA das Übereinkommen ratifizieren werden.

2.3. Ein baldiges Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens ist wichtig, wenn sich die Lage auf dem Weltschiffbaumarkt normalisieren soll. Die Gemeinschaft hat durch die Ratifizierung ihre Unterstützung für das Übereinkommen signalisiert. Solange jedoch andere Vertragsparteien das Übereinkommen nicht ratifiziert haben und weiterhin Subventionen gewähren oder andere marktverzerrende Maßnahmen beibehalten, wäre es für die Europäische Union nicht zweckmäßig, ihre Beihilferegelungen einseitig abzubauen.

3. Vorschlag

3.1. Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, daß die Gemeinschaft erforderlichenfalls die Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998 verlängert, wenn sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens weiter verzögert. Da nach der Stillhaltevereinbarung in der Schlußakte der Verhandlungen über das OECD-Übereinkommen neue Stützungsmaßnahmen untersagt sind und der Rat bestätigt hat, daß er sich an diese Vereinbarung gebunden fühlt, würden die Bestimmungen der Richtlinie unverändert beibehalten. Dies gilt auch für die Höchstgrenze für Produktionsbeihilfen.

4. Schlußfolgerungen

4.1. Daher wird vorgeschlagen, daß der Rat nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses die beigefügte Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 annimmt und diese ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens gilt; die einschlägigen Bestimmungen der Schiffbaurichtlinie gelten übergangsweise weiterhin, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.

4.2. Damit kein Rechtsvakuum entsteht, sollte die Entscheidung des Rates vor dem 31. Dezember 1997 ergehen.

**Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 3094/95 des Rates über Beihilfen für den Schiffbau**

97/ 0249(CNS)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe e) sowie die Artikel 94 und 113,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das im Rahmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und bestimmten Drittländern geschlossene Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie[1] ist noch nicht in Kraft getreten.

Somit ist auch die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 über Beihilfen für den Schiffbau[2] noch nicht anwendbar.

Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 3094/95, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1904/96[3] des Rates, gelten bis zum Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1997, übergangsweise weiterhin die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 90/684/EWG des Rates über Beihilfen für den Schiffbau.[4]

Da das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens weiterhin ungewiß ist und möglicherweise bis nach dem 31. Dezember 1997 verschoben wird, muß der Rat geeignete Maßnahmen treffen, bis über eine etwaige neue Beihilferegelung entschieden wird.

Die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 ist daher entsprechend zu ändern.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 erhält folgende Fassung:

---

[1] ABl. C 375 vom 30.12.1994, S. 3

[2] ABl. L 332 vom 31.12.1995, S. 1

[3] ABl. L 251 vom 3.10.1996, S. 5

[4] ABl. L 380 vom 31.12.1990, S. 27

Bis zum Inkrafttreten des genannten Übereinkommens, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998, gelten die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 90/684/EWG.

Artikel 2

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

# Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau

## Begründung

## 1. Einleitung

1.1. Im Jahre 1994 wurde im Rahmen der OECD ein internationales Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie geschlossen. Das am 1. Januar 1996 vorgesehene Inkrafttreten des Übereinkommens hat sich weiter verzögert, da es von den USA noch nicht ratifiziert worden ist.

1.2. Die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 über Beihilfen für den Schiffbau soll die einschlägigen Bestimmungen des OECD-Übereinkommens für staatliche Beihilfen umsetzen. Nach diesen Bestimmungen sind generell alle Stützungsmaßnahmen für den Schiffbau untersagt; davon ausgenommen sind lediglich Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Sozialbeihilfen in Verbindung mit Stillegungen und Krediterleichterungen für den Schiffbau, sofern sie den Vorgaben der 1994 revidierten OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe entsprechen. Artikel 10 sieht vor, daß die Verordnung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens gilt und die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau (Richtlinie 90/684/EWG) übergangsweise weiterhin, längstens jedoch bis zum 1. Oktober 1996 anwendbar sind. Da sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens weiter verzögert hat, wurde die Richtlinie mit der Verordnung (EG) Nr. 1904/96 des Rates nochmals bis zum 31. Dezember 1997 verlängert.

1.3. Der Industrierat hat sich auf seiner Tagung vom 24. April 1997 mit der Lage befaßt und eine besondere Neuregelung für die Schiffbaubeihilfen befürwortet, falls das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt. In der Zwischenzeit soll die Siebte Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998 unter der Voraussetzung verlängert werden, daß diese Richtlinie automatisch außer Kraft tritt, sobald das OECD-Übereinkommen von den USA ratifiziert wurde bzw. sobald eine neue Regelung für den Schiffbau angenommen wird. Die Kommission wurde aufgefordert, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

1.4. Da noch immer ungewiß ist, wann das OECD-Übereinkommen in Kraft tritt, enthält die vorliegende Arbeitsunterlage geeignete Vorschläge für den Fall, daß eine neue Beihilferegelung erforderlich ist. Vorschläge für eine Verlängerung der Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998 sind in einer gesonderten Mitteilung[1] enthalten, die gleichzeitig mit dem vorliegenden Vorschlag unterbreitet wird.

1.5. Die Vorschläge für eine neue Beihilferegelung sind in dem größeren Zusammenhang der Schiffbaupolitik und insbesondere der Mitteilung der

---

[1] KOM(97) XXXX

Kommission an den Rat über neue Überlegungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweigs[2] zu sehen.

## 2. Geltende Regeln für staatliche Beihilfen

2.1. Die Siebte Richtlinie führt die in der Sechsten Richtlinie festgelegte Beihilfepolitik fort; diese war 1986 vor dem Hintergrund ungewöhnlich schwieriger Marktbedingungen erlassen worden, verursacht durch die sinkende Nachfrage und den raschen Anstieg der Schiffbaukapazitäten, vor allem in Fernost, was zu einem gravierenden Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage sowie zu einem Preisverfall führte. Die Richtlinie ist im wesentlichen darauf ausgerichtet,

- den Erhalt der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft dadurch zu sichern, daß sie ein defensives Vorgehen bei unlauterem Wettbewerb durch schädigende Preisgestaltung ermöglicht und somit ein hinreichendes Niveau der gemeinschaftlichen Schiffbautätigkeit in den Marktsegmenten gewährleistet, in denen die Gemeinschaft weiterhin zu normalen Marktbedingungen wettbewerbsfähig ist, wie beim Bau weniger arbeitsintensiver, technologisch hochentwickelter Spezialschiffe und darüber hinaus die notwendige strukturelle Anpassung der EG-Schiffbauindustrie unterstützt;

- in Übereinstimmung mit den Zielen des Binnenmarktes gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen, um einen lauteren, transparenten und ausgewogenen innergemeinschaftlichen Wettbewerb im Schiffbau zu gewährleisten.

2.2. Nach der Richtlinie können Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau (aber nicht für die Schiffsreparatur) bis zu einer gemeinsamen Beihilfehöchstgrenze gewährt werden, die unter Bezugnahme auf die Kostendifferenz zwischen den wettbewerbsfähigsten Gemeinschaftswerften und den Marktpreisen ihrer weltweit wichtigsten Wettbewerber, insbesondere für die Marktsegmente festgelegt wird, in denen der gemeinschaftliche Schiffbau am wettbewerbsfähigsten ist. Gemäß dem in der Richtlinie verankerten Degressivitätsprinzip wurde die Höchstgrenze von 28 % im Jahr 1987 schrittweise auf derzeit 9 % zurückgeführt (4,5 % für kleinere Schiffe und Schiffsumbauten). Von der Höchstgrenze ausgenommen sind Beihilfen in Form von Krediterleichterungen gemäß der OECD-Vereinbarung von 1981 über Exportkredite für Schiffe sowie Beihilfen im Rahmen der Entwicklungshilfe.

2.3. Investitionsbeihilfen müssen nach der Richtlinie an einen Umstrukturierungsplan gebunden sein, der zu keiner Steigerung der Schiffbaukapazität der betreffenden Werft führt oder mit einem entsprechenden endgültigen Abbau der Kapazität anderer Werften in demselben Mitgliedstaat unmittelbar verbunden sein. Stillegungsbeihilfen sind nur zulässig, wenn sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen (die betreffenden Anlagen müssen mindestens fünf Jahre geschlossen bleiben und dürfen in den darauffolgenden fünf Jahren, d.h. bis zum 10. Jahrestag der Schließung nicht ohne vorherige Genehmigung der Kommission wieder in Betrieb genommen werden). Für Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen

---

2 "Für eine neue Schiffbaupolitik" KOM(97) XXXX

sieht die Richtlinie eine Notifizierung vor und legt den Mitgliedstaaten eine Berichterstattungspflicht auf, damit die Kommission die Einhaltung der Regeln überwachen kann.

2.4. Nach Auffassung der Kommission sind die in der Richtlinie vorgegebenen Ziele im großen und ganzen weitgehend erreicht worden; so konnte sich die Gemeinschaft in den letzten Jahren einen Weltmarktanteil von rund 20 % sichern. Doch befindet sich die Schiffbauindustrie angesichts der weltweit niedrigen Preise für Neubauten und Reparaturen weiterhin in einer schwierigen Lage. Trotz der bisher erzielten Erfolge sind zahlreiche EU-Werften noch immer nicht wettbewerbsfähig genug und liegen vor allem in bezug auf die Produktivität hinter ihren wichtigsten Wettbewerbern aus Fernost zurück. Mittelfristig wird der Wettbewerb auf dem Weltschiffbaumarkt noch zunehmen, während die Gesamtnachfrage im nächsten Jahrzehnt nachlassen dürfte, aber japanische und koreanische Werften ihre Produktivität weiter steigern.

2.5. Wichtigster Pfeiler der Beihilfepolitik sind bisher die Betriebsbeihilfen gewesen. Anfangs, bedingt durch die zunehmende Reduzierung der Beihilfehöchstgrenze, förderten die Betriebsbeihilfen Anpassungen in Richtung einer größeren Wettbewerbsfähigkeit. Dieser notwendige Ansporn konnte jedoch in den letzten Jahren nicht beibehalten werden, da die Beihilfehöchstgrenze unverändert blieb und Unsicherheit über das OECD Schiffbauabkommen herrschte. Insgesamt haben diese Beihilfen die Werften gegen die volle Härte des Marktes abgeschirmt. Die Betriebsbeihilfen haben auch erhebliche Kosten für die meisten Mitgliedstaaten verursacht, die sich großenteils einer angespannten Haushaltslage gegenübersehen.

2.6. Der Schiffbau erhält als einziger Zweig des verarbeitenden Gewerbes systematisch solche Beihilfen; daher ist fraglich, ob die damit verbundenen Aufwendungen eine kostenwirksame Verwendung der begrenzten öffentlichen Mittel darstellen. In Anbetracht des bestehenden Wettbewerbs zwischen EU-Werften haben die Beihilfen auch zu Verzerrungen im Gemeinsamen Markt geführt, da die Mitgliedstaaten derartige Zuwendungen in sehr unterschiedlichem Umfang gewähren und so das angestrebte Ziel gleicher wettbewerbsrechtlicher Rahmenbedingungen unterminiert wird.

2.7. Vor diesem Hintergrund muß die staatliche Beihilfenpolitik neu ausgerichtet werden, um die Anstrengungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweiges zu fördern. Dies setzt voraus, daß sich das Gewicht von Betriebsbeihilfen auf andere Formen der Unterstützung verlagert, wie z.B. Investitionsnbeihilfen für Innovationen, die besser geeignet sind, diesem Wirtschaftszweig zu helfen, die nötigen Veränderungen vorzunehmen und seine Schwachstellen zu überwinden.

3. **Vorschläge für die künftige Beihilfepolitik**

3.1. Der beigefügte Vorschlag für eine Verordnung des Rates enthält die Vorschläge der Kommission für eine neue Beihilferegelung, welche die Siebte Richtlinie spätestens nach deren Ablauf Ende 1998, vorzugsweise jedoch früher ersetzen soll. Nachstehend folgt ein kurzer Überblick über die Kernpunkte der Neuregelung und die wichtigsten Änderungen gegenüber der bisherigen Politik.

3.2. Hinsichtlich der Betriebsbeihilfen spricht einiges für die unverzügliche Abschaffung bei Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung. Der Wirtschaftszweig hatte bereits hinreichend Zeit, um sich auf die Beseitigung solcher Beihilfen einzustellen, denn ursprünglich wurde davon ausgegangen, daß das OECD-Übereinkommen (das diese Beihilfen untersagt) am 1. Januar 1996 in Kraft tritt. Da wegen der noch ausstehenden Ratifizierung des Übereinkommens durch die USA gewisse Unsicherheiten über die Ausrichtung der künftigen Politik bestehen, scheint es angemessen, eine kurze und endgültige Übergangsfrist vorzusehen, während deren weiterhin auftragsbezogene Betriebsbeihilfen bis zu den geltenden Höchstgrenzen gewährt werden können. Vorgeschlagen wird, daß diese Übergangszeit am 31. Dezember 2000 abläuft ( Artikel 3.1).

3.3. Ein Jahr vor der Abschaffung der Betriebsbeihilfen wird die Gemeinschaft die Marktlage analysieren und beurteilen, ob die Werften in Europa durch wettbewerbsbehindernde Praktiken geschädigt werden. Wenn zu diesem oder einem späteren Zeitpunkt festgestellt wird, daß der Industrie durch wettbewerbsbehindernde Maßnahmen, einschließlich schädlicher Preisgestaltung, Schaden zugefügt wird, wird die Gemeinschaft erwägen, geeignete Maßnahmen zu treffen.

3.4. Ab 1. Januar 2001 werden auftragsbezogene Beihilfen nur noch in Form von Inlands- und Exportkrediten gemäß der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe zulässig sein, die - wie bisher - bis zum 31. Dezember 2000 bei der Beihilfehöchstgrenze nicht berücksichtigt werden (Artikel 3.4). Da diese OECD-Vereinbarung aus dem Jahre 1981 in Kraft bleibt, schlägt die Kommission gezwungenermaßen vor, daß die einschlägigen Bestimmungen weiterhin Anwendung finden. Allerdings wird eingeräumt, daß einige Bestimmungen der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe aus dem Jahre 1994, die noch nicht in Kraft getreten ist, den Realitäten des Marktes eher entsprechen und es daher zweckmäßig wäre, diese in die neue Regelung aufzunehmen. Die damit verbundenen technischen und rechtlichen Aspekte müssen näher untersucht werden.

3.5. Für andere Formen von Betriebsbeihilfen, z.B. nicht-auftragsbezogene Beihilfen (wie Verlustausgleich und Rettungsbeihilfen) gelten die spezifischen neuen Vorschriften für Umstrukturierungsbeihilfen (siehe Punkt 3.8).

3.6. Vorgeschlagen wird, daß auftragsbezogene Beihilfen, die im Rahmen der Entwicklungshilfe gewährt werden, weiterhin zulässig sein sollen (Artikel 3.5), obgleich die Kommission Bedenken hat, daß solche Beihilfen, die nur von wenigen Mitgliedstaaten gewährt werden, eine Betriebsbeihilfe darstellen könnten, um den Fortbestand von Werften zu sichern und so unerwünschte Auswirkungen auf den Wettbewerb innerhalb der EU haben könnten. Da jedoch diese Art von Beihilfen

nach den OECD-Regeln zulässig ist, würden die EU-Werften gegenüber ihren internationalen Wettbewerbern ungerechterweise benachteiligt, wenn ihnen die Inanspruchnahme solcher Beihilfen verwehrt würde. Allerdings schlägt die Kommission strengere Regeln vor; so müssen Schiffbauaufträge, für die eine solche Beihilfe gewährt werden soll, im Wege einer Ausschreibung vergeben werden und außerdem ist eine laufende Überwachung vorgesehen, um einen etwaigen Mißbrauch auszuschließen.

3.7. Stillegungsbeihilfen (Artikel 4) sind auch künftig erforderlich, um die unvermeidbare Strukturanpassung des Wirtschaftszweigs zu erleichtern. Dabei geht es vor allem um Sozialbeihilfen, um die sozialen Auswirkungen aufzufangen sowie Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Stillegung verursachten normalen Kosten, die im Falle einer teilweisen Stillegung auch zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Werft beitragen können. Damit jedoch etwaige Verzerrungen im innergemeinschaftlichen Wettbewerb auf ein Mindestmaß reduziert werden, muß ein echter und endgültiger Kapazitätsabbau erfolgen. Nach den geltenden Vorschriften müssen stillgelegte Werften mindestens fünf Jahre endgültig geschlossen bleiben und dürfen erst nach Ablauf weiterer fünf Jahre nur mit vorheriger Genehmigung der Kommission den Betrieb wieder aufnehmen. Da auf dem Weltschiffbaumarkt weiterhin ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage besteht und die Zukunftsaussichten ungünstig sind, ist wohl kaum mit einer Entwicklung zu rechnen, die es für die Kommission zweckmäßig erscheinen liesse, die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Werftanlagen im zweiten Fünfjahreszeitraum zu genehmigen. Daher wird vorgeschlagen, daß stillgelegte Anlagen für einen Zeitraum von zehn Jahren nicht mehr für Schiffbautätigkeiten genutzt werden dürfen, wobei nach Ablauf der ersten fünf Jahre keine Überprüfung möglich sein soll.

3.8. Eine weitere Form der Förderung, um die Strukturanpassung zu erleichtern und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, sind Umstrukturierungsbeihilfen. Die Siebte Richtlinie weist diesbezüglich eine Lücke auf, da sich die einschlägigen Bestimmungen auf Investitionsbeihilfen konzentrieren und andere Umstrukturierungshilfen wie Kapitalzuführungen, Schuldabschreibungen, bezuschußte Darlehen und Rettungsbeihilfen außer Acht lassen. Deshalb wird vorgeschlagen, daß die neue Regelung spezifische Vorschriften enthält, die sich auf die allgemeinen Gemeinschaftsleitlinien für solche Beihilfen stützen (Artikel 5). Anhand der Erfahrungen mit früheren Umstrukturierungsfällen in der Schiffbauindustrie schlägt die Kommission außerdem vor, daß vor allem der Grundsatz, wonach es bei dieser Form der Beihilfe um eine "einmalige und letztmalige" Zuwendung handeln muss, sehr strikt angewandt wird und die Sanierungsprogramme streng beurteilt und überwacht werden.

3.9. Ein Schlüsselelement bei der Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen werden Art und Umfang des verlangten Kapazitätsabbaus sein, um wettbewerbsverzerrende Auswirkungen auf den Gemeinschaftsmarkt möglichst gering zu halten. Um sicherzustellen, daß ein tatsächlicher Kapazitätsabbau erfolgt, der die Marktposition des Beihilfeempfängers effektiv beeinflußt, schlägt die Kommission vor, daß das Produktionsniveau der vorhergehenden fünf Jahre und nicht die fiktive Kapazität der Werft als Bewertungsfaktor herangezogen wird.

3.10. In bezug auf Investitionsbeihilfen räumt die Kommission ein, daß Investitionen wichtig sind, damit die EU-Werften ihre Produktivität spürbar steigern und somit ihre Wettbewerbsposition verbessern können. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß Stützungsmaßnahmen den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt nicht in unbilliger Weise verfälschen. Bei dem vorgeschlagenen Ansatz wird deshalb zwischen Investitionsbeihilfen zur Innovation (Artikel 6) und regionalen Investitionsbeihilfen zur Verbesserung und Modernisierung von Werftanlagen (Artikel 7) differenziert.

3.11. Generell legt die Kommission bei der Beurteilung von Investitionsbeihilfen zur Modernisierung und Verbesserung von Anlagen strenge Kriterien an, da solche Maßnahmen in der Regel von den Unternehmen selbst durchgeführt und in einem wettbewerbsorientierten Umfeld als Teil der normalen Unternehmenstätigkeit aus eigenen Mitteln oder über gewerbliche Kredite finanziert werden. Die Kommission anerkennt jedoch, daß solche Beihilfen einen entscheidenden Beitrag zur Überwindung struktureller Hindernisse in benachteiligten Regionen leisten können. Deshalb wird vorgeschlagen, daß solche Beihilfen zulässig sind, wenn sie im Rahmen regionaler Beihilferegelungen gewährt werden, sofern das geförderte Projekt zum Ziel hat, die Produktivität bestehender Anlagen zu erhöhen.

3.12. Innovation ist ein Schlüsselelement für mehr Wettbewerbsfähigkeit. Um Innovationen, die ein höheres industrielles und technologisches Risiko beinhalten, stärker zu fördern, können nach dem Kommissionsvorschlag Vorhaben zur Entwicklung innovativer Produkte und Verfahren, die derzeit von anderen EU-Schiffbauunternehmen nicht gewerblich genutzt werden, Anreize gewährt werden.

3.13. Forschung und Entwicklung (FuE) ist ein weiteres wichtiges Instrument, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus mittel- und langfristig zu fördern. Deshalb sollen FuE-Beihilfen, die in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche FuE-Beihilfen gewährt werden, weiterhin zulässig sein (Artikel 8). Im Hinblick auf die Gleichbehandlung des Schiffbaus mit den anderen Wirtschaftszweigen wird vorgeschlagen, daß Umweltschutzbeihilfen, die mit dem einschlägigen Gemeinschaftsrahmen in Einklang stehen, ebenfalls zulässig sind (Artikel 9).

3.14. Um eine umfassende Transparenz zu gewährleisten und der Kommission eine strikte Beihilfenkontrolle zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, daß die derzeit strengen Notifizierungs- und Überwachungsvorschriften mit einigen Verbesserungen beibehalten werden (Artikel 10 und 11).

3.15. Da der Vorschlag einschneidende Änderungen der geltenden Vorschriften vorsieht, sollte die Verordnung für einen Zeitraum von fünf Jahren bis Ende 2003 gelten, damit die neue Strategie in dem betreffenden Sektor strukturelle Wirkung zeitigen kann.

## 4. Schlußfolgerungen

4.1. Daher wird vorgeschlagen, daß der Rat nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses die beigefügte Verordnung über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau genehmigt, die für den Fall, daß das OECD-Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, spätestens am 31. Dezember 1998 die bis zu diesem Datum zu verlängernde Siebte Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau ersetzen soll.

**Vorschlag für eine Verordnung des Rates über Beihilfen für den Schiffbau**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe e, 94 und 113,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das im Rahmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und bestimmten Drittländern geschlossene Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gerwerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie[1] wurde von den Vereinigten Staaten bisher nicht ratifiziert und ist deshalb nicht in Kraft getreten.

Die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995[2] über Beihilfen für den Schiffbau ist noch nicht in Kraft getreten.

Gemäß Artikel 10 der Verordnung 3094/95, zuletzt geändert durch Verordnung ..../97 des Rates[3], gelten bis zum Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens, längstens jedoch bis 31. Dezember 1998, die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 90/684/EWG[4].

Ein zufriedenstellendes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Weltschiffbaumarkt ist immer noch nicht hergestellt, weshalb die Preise auf niedrigem Niveau verharren. Es ist davon auszugehen, daß der Wettbewerbsdruck in der Schiffbauindustrie der Europäischen Union weiter zunimmt, da nach dem Jahr 2000 mit einem Rückgang der Gesamtnachfrage nach Schiffen bei einer weiteren Zunahme der verfügbaren Schiffbaukapazitäten weltweit zu rechnen ist.

Die Werften in der Europäischen Union haben zwar Fortschritte bei der Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit erzielt, sie müssen jedoch die Rate ihrer Produktivitätssteigerungen erhöhen, um den Abstand zu den internationalen Wettbewerbern insbesondere in Japan und Korea zu schließen.

---

[1] ABl. C 375 vom 30. Dezember 1994, S. 3.

[2] ABl. L 332 vom 31. Dezember 1995, S. 1.

[3]

[4] ABl. L 380 vom 31. Dezember 1990, S. 27.

Eine wettbewerbsfähige Schiffbauindustrie ist für die Gemeinschaft von Bedeutung und trägt zu ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung bei, da sie für eine Vielzahl von Wirtschaftszweigen einen wichtigen Markt bildet und die Beschäftigung in einer Reihe von Regionen aufrecht erhält, die zum Teil bereits eine hohe Arbeitslosigkeit aufweisen.

Die vollständige Beseitigung der Beihilfen an diesen Wirtschaftszweig ist noch nicht möglich, da die Marktlage weiterhin schwierig ist und die Werften ermuntert werden müssen, die erforderlichen Änderungen vorzunehmen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.Es sollte eine strenge und selektive Beihilfegewährung fortgeführt werden, um diese Anstrengungen zu flankieren und gerechte, ausgewogene Bedingungen für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb zu gewährleisten. Dies ist die geeignetste Vorgehensweise, um die Aufrechterhaltung der Werftentätigkeit in Europa in ausreichendem Umfang und damit das Überleben einer leistungs- und wettbewerbsfähigen europäischen Schiffbauindustrie zu sichern.

Die Beihilfepolitik gegenüber dem Schiffbausektor in der Europäischen Gemeinschaft hat sich seit 1987 im wesentlichen nicht geändert. Diese Politik hat ihre Ziele grundsätzlich erreicht, muß jedoch angepaßt werden, damit die zukünftigen Herausforderungen der europäischen Schiffbauindustrie besser angegangen werden können.

Betriebsbeihilfen sind nicht das kostenwirksamste Mittel, um die europäische Werftindustrie zur Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu ermuntern. Betriebsbeihilfen sollten deshalb abgebaut und der Schwerpunkt auf andere Formen der Unterstützung wie z.B. Investitionsbeihilfen zur Innovation verlagert werden, um die erforderlichen Verbesserungen bei der Wettbewerbsfähigkeit zu begleiten.

Die Betriebsbeihilfen werden deshalb zum 31. Dezember 2000 eingestellt.

Ein Jahr vor diesem Zeitpunkt wird die Gemeinschaft die Marktlage analysieren und beurteilen, ob die Werften in Europa durch wettbewerbsbehindernde Praktiken geschädigt werden. Wenn zu diesem oder einem späteren Zeitpunkt festgestellt wird, daß der Industrie durch wettbewerbsbehindernde Maßnahmen, einschließlich schädlicher Preisgestaltung, Schaden zugefügt wird, wird die Gemeinschaft erwägen, geeignete Maßnahmen zu treffen.

Betriebsbeihilfen im Rahmen der Entwicklungshilfe sollten unter strengeren Auflagen fortbestehen.

Zwischen Investitionsbeihilfen und Umstrukturierungsbeihilfen ist eine eindeutigere Entscheidung zu treffen. Umstrukturierungsbeihilfen sollten nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen gewährt werden, z.B. nach dem Grundsatz “zum ersten und zum letzten Mal”, wobei als Gegenleistung für die Beihilfe ein tatsächlicher Kapazitätsabbau und strengere Überwachungsverfahren zu verlangen sind. Investitionsbeihilfen sollten nur im Rahmen von Regionalbeihilferegelungen gewährt werden, sofern das Vorhaben eine Produktivitätssteigerung bestehender Anlagen bewirkt.

Investitionsbeihilfen für Innovationen sollten nur genehmigt werden, wenn sie für tatsächlich innovative Vorhaben, die zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit führen, gewährt werden. Beihilfen für Forschung und Entwicklung sowie für den Umweltschutz sollten ebenfalls genehmigt werden, um der Schiffbauindustrie auch diese allen übrigen Wirtschaftszweigen zugängliche Beihilfeform zu ermöglichen. Stillegungsbeihilfen sollten weiterhin zulässig sein, um Strukturanpassungen zu erleichtern.

Der Schiffsumbau soll weiterhin bis zu einem gewissen Maße auf die gleiche Weise wie der Schiffneubau behandelt werden soll. Beihilfen für die Schiffsreparatur sollten nur für die Umstrukturierung, die Stillegung, Investitionen im Rahmen von Regionalbeihilferegelungen, die Innovation, Forschung und Entwicklung und den Umweltschutz zulässig bleiben.

Eine transparente Überwachung ist für eine wirksame Beihilfepolitik erforderlich.

Die Bestimmungen dieser Verordnung stehen Änderungen nicht entgegen, die erforderlich werden sollten, um internationale Zusagen der Gemeinschaft zu staatlichen Beihilfen an die Schiffbauindustrie einhalten zu können -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

1.1. "Seegängige Handelsschiffe mit Eigenantrieb":

- Schiffe von mindestens 100 BRZ für die Beförderung von Personen und/oder Gütern;
- Schiffe von mindestens 100 BRZ für Sonderdienste (z.B. Schwimmbagger und Eisbrecher);
- Schlepper mit einer Leistung von mindestens 365 kW;
- Fischereifahrzeuge von mindestens 100 BRZ für Ausfuhren aus der Gemeinschaft;
- freischwimmende, bewegliche, unfertige Gehäuse der genannten Schiffe,
- Schiffe für verschiedene Kombinationen von schwimmenden Bohr-(D), Produktions-(P), Lager-(S), Verlade-(O)-Systemen, im wesentlichen FSO, FPSO und FPDSO und deren Ableitungen, sofern das fertiggestellte Schiff im Eigenantrieb eine berechnete Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 Knoten in jegliche Richtung erreicht.

Im Sinne dieser Verordnung gilt ein Schiff als "Seeschiff mit Eigenantrieb", wenn sein ständiger Antrieb und seine Steuerung alle Merkmale der Fahrtüchtigkeit auf hoher See aufweisen.

Hiervon ausgenommen sind Militärschiffe (d.h. Kriegsschiffe und sonstige Angriffs- oder Verteidigungsfahrzeuge, die nach ihren grundlegenden strukturellen Merkmalen und ihren Fähigkeiten ausschließlich für militärische Zwecke bestimmt sind) und an sonstigen Schiffen ausschließlich für militärische Zwecke vorgenommene Änderungen oder Hinzufügungen, sofern es sich bei den Maßnahmen oder Praktiken in bezug auf diese Schiffe, den Änderungen oder Hinzufügungen nicht um verschleierte mit dieser Verordnung nicht zu vereinbarende Maßnahmen zugunsten der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie handelt;

(b) "Schiffbau" den Bau in der Gemeinschaft von Seeschiffen mit Eigenantrieb gemäß der Begriffsbestimmung unter (a);

(c) "Schiffsreparatur" die Reparatur oder Wiederinstandsetzung in der Gemeinschaft von Seeschiffen mit Eigenantrieb gemäß der Begriffsbestimmung unter (a);

(d) "Schiffsumbau" den Umbau in der Gemeinschaft von Seeschiffen mit Eigenantrieb gemäß der Begriffsbestimmung unter (a) von mindestens 1000 BRZ, sofern der Umbau zu einer durchgreifenden Änderung des Ladeprogramms, des Gehäuses, des Antriebssystems oder der Einrichtung zur Fahrgastunterbringung führt;

(e) "Beihilfen" die staatlichen Beihilfen gemäß den Artikeln 92 und 93 EG-Vertrag. Hierunter fallen nicht nur die vom Staat selbst, sondern auch die von den Gebietskörperschaften oder sonstigen öffentlichen Einrichtungen gewährten Beihilfen und jegliche Beihilfeelemente, die in den von den Mitgliedstaaten zugunsten von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen direkt oder indirekt ergriffenen Finanzierungsmaßnahmen enthalten sind, die nach dem üblichen Investitionsgebaren in einer Marktwirtschaft nicht als die Bereitstellung wirklichen Wagniskapitals angesehen werden können;

(f) "Vertragswert vor Beihilfe" den in dem Vertrag festgelegten Preis zuzüglich der direkt an die Werft geleisteten Beihilfen;

(g) "verbundene Einheit" eine natürliche oder juristische Person, die:

(i) Eigentümer eines Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmens ist oder es kontrolliert;

(ii) sich direkt oder indirekt durch Aktienbesitz oder auf andere Weise im Eigentum oder unter Kontrolle eines Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmens befindet.

Von einer Kontrolle ist auszugehen, wenn ein(e) im Schiffbau-, Schiffsumbau- oder der Schiffsreparatur tätige Person oder tätiges Unternehmen einen Anteil von mehr als 25 % an einer anderen Person oder einem anderen Unternehmen besitzt oder kontrolliert oder diese Beteiligung in umgekehrte Richtung gegeben ist.

## Artikel 2

1. Beihilfen, die direkt oder indirekt für den Schiffbau, den Schiffsumbau und die Schiffsreparatur gemäß den Begriffsbestimmungen in dieser Verordnung von den Mitgliedstaaten und ihren Gebietskörperschaften oder aus staatlichen Mitteln in jeglicher Form gewährt werden, können nur für mit dem Gemeinsamen Mark vereinbar angesehen werden, wenn sie mit dieser Verordnung übereinstimmen. Dies gilt nicht nur in bezug auf die genannten Unternehmen, sondern auch auf die verbundenen Einheiten.

2. Im Sinne dieser Verordnung zählen zu den indirekt gewährten Beihilfen sämtliche Formen von Beihilfen an Schiffseigentümer oder Dritte, die für den Bau oder den Umbau von Schiffen zur Verfügung stehen, wie z.B. Kredite, Bürgschaften und Steuervorteile. In bezug auf Steuervorteile gelten diese Bestimmungen unbeschadet der Gemeinschaftlichen Leitlinien im Seeverkehr (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 205 vom 5. Juli 1997) auch in ihrer geänderten Fassung.

3. Gemäß dieser Verordnung gewährte Beihilfen dürfen nicht von einer Diskriminierung von Produkten mit Ursprung in anderen Mitgliedstaaten abhängig gemacht werden. Von einem Mitgliedstaat einem Schiffseigentümer oder an Dritte in diesem Staat für den Bau oder Umbau von Schiffen gewährte Beihilfen dürfen den Wettbewerb zwischen Schiffswerften in dem Mitgliedstaat und Werften in anderen Mitgliedstaaten bei der Vergabe von Aufträgen nicht verfälschen oder zu verfälschen drohen.

## KAPITEL II

## AUFTRAGSBEZOGENE BETRIEBSBEIHILFEN

### Artikel 3

1. Bis 31. Dezember 2000 können Produktionsbeihilfen für Aufträge zum Schiffbau und Schiffsumbau, jedoch nicht zur Schiffsreparatur für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern der Gesamtbetrag sämtlicher für einen einzelnen Auftrag gewährter Formen von Beihilfen (einschließlich des Subventionsäquivalents sämtlicher einem Schiffseigentümer oder Dritten gewährter Beihilfen) als Subventionsäquivalent eine gemeinsame Beihilfehöchstgrenze nicht übersteigt, die als Prozentsatz des Auftragswertes vor Beihilfe ausgedrückt ist. Bei Schiffbauaufträgen eines Auftragswerts vor Beihilfen von mehr als 10 Mio. ECU beträgt die Höchstgrenze 9 %, in allen anderen Fällen 4,5 %.

2. Die für einen Auftrag geltende Beihilfehöchstgrenze ist die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrages anwendbare Höchstgrenze. Diese Regel gilt jedoch nicht für Schiffe, die mehr als drei Jahre nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrages abgeliefert werden. In einem solchen Fall gilt als Beihilfehöchstgrenze die drei Jahre vor dem Zeitpunkt der Ablieferung des Schiffes anwendbare Höchstgrenze. Die Kommission kann jedoch die in Unterabsatz 1 für die Ablieferung festgelegte Dreijahresfrist verlängern, wenn dies aufgrund der technischen Komplexität des betreffenden Schiffbauvorhabens oder durch Verzögerungen zu rechtfertigen ist, die sich aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und von dem Unternehmen nicht zu verantwortende Umstände zurückzuführen sind.

3. Die Gewährung von Beihilfen in Einzelfällen im Rahmen eines genehmigten Förderprogramms unterliegt nicht der Anmeldungspflicht und dem Genehmigungsvorbehalt der Kommission. Besteht jedoch Wettbewerb zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten bei einem bestimmten Auftrag, so kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates die vorherige Anmeldung der betreffenden Beihilfevorhaben verlangen. In einem solchen Fall ergreift die Kommission binnen 30 Tagen von der Anmeldung an Stellung; derartige Beihilfevorhaben können erst durchgeführt werden, nachdem die Kommission ihre Zustimmung erteilt hat. Mit ihrer Entscheidung in solchen Fällen gewährleistet die Kommission, daß die Beihilfevorhaben die Handelsbedingungen nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen.

4. Beihilfen in Form staatlich geförderter Kredite an inländische Schiffseigentümer oder an Dritte für den Bau oder Umbau von Schiffen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden und werden nicht innerhalb der Höchstgrenze angerechnet, wenn sie mit der Entschließung des OECD-Rates vom 3. August 1981 (OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe) oder einer diese Vereinbarung ändernde oder ersetzende Vereinbarung übereinstimmen.

5. Als Entwicklungshilfe gewährte Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau unterliegen nicht der Beihilfehöchstgrenze. Sie können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, wenn sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der im vorstehenden Absatz 4 genannten OECD-Vereinbarung oder einer späteren Hinzufügung zu oder Änderung an dieser Vereinbarung festgelegt worden sind.

   Der Kommission sind derartige Beihilfevorhaben vorher zu melden. Sie überprüft deren Entwicklungsanteil und überzeugt sich davon, ob es in den Anwendungsbereich der im ersten Unterabsatz genannten Vereinbarung fällt und ob verschiedene Werften sich um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben können.

## KAPITEL III

## UMSTRUKTURIERUNGS- UND STILLEGUNGSBEIHILFEN

### Artikel 4

### Stillegungsbeihilfen

1. Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Stillegung von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen verursachten normalen Kosten können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, wenn sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen.

2. Für Beihilfen nach Absatz 1 kommen folgende Kosten in Betracht:

- Zahlungen an entlassene oder vorzeitig in den Ruhestand getretene Arbeitnehmer;
- die Kosten für die Beratung von entlassenen oder zu entlassenden oder vorzeitig in den Ruhestand getretenen Arbeitnehmern einschließlich der von den Werften geleisteten Zahlungen zur Förderung der Gründung von Kleinunternehmen, die von den betreffenden Werften unabhängig sind und deren Tätigkeiten nicht überwiegend aus dem Schiffbau, dem Schiffsumbau oder der Schiffsreparatur bestehen;
- Zahlungen an Arbeitnehmer für Umschulungszwecke;
- Aufwendungen zur Herrichtung der Werft(en), der Gebäude, Anlagen und der Infrastruktur für andere als die in Artikel 1 Buchstaben b und d genannten Zwecke.

3. Im Falle von Unternehmen, die den Schiffbau, den Schiffsumbau oder die Schiffsreparatur einstellen, können auch folgende Kosten für eine Beihilfe in Betracht kommen:

- der Restbuchwert der betreffenden Anlagen, wobei entweder der die Inflationsrate des betreffenden Mitgliedstaates übersteigende Anteil einer seit dem 1. Januar 1991 vorgenommenen Wertberichtigung oder der diskontierte Wert des über einen Dreijahreszeitraum aus den Anlagen erzielbaren Deckungsbeitrags an den Festkosten (abzüglich der Vorteile, die dem geförderten Unternehmen aus der Stillegung erwachsen), nicht berücksichtigt wird, je nachdem, welcher Betrag von einem unabhängigen Berater als der höhere ermittelt wurde;
- Beihilfen in Form von Darlehen oder Darlehensbürgschaften für Betriebskapital, das erforderlich ist, damit das Unternehmen angefangene Arbeiten zu Ende führen kann, sofern diese Beihilfen auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt bleiben und ein wesentlicher Teil der Arbeiten bereits abgeschlossen ist.

4. Höhe und Intensität der Beihilfen müssen durch den Umfang der Stillegungen zu rechtfertigen sein, wobei die Strukturprobleme der betreffenden Region zu berücksichtigen und, im Falle der Umstellung auf andere gewerbliche Tätigkeiten, die für diese neuen Tätigkeiten anwendbaren gemeinschaftlichen Vorschriften und Regeln zu beachten sind.

5. Um die Endgültigkeit der mit Beihilfen geförderten Stillegungen nachzuweisen, gewährleistet der betreffende Mitgliedstaat, daß die stillgelegten Schiffbau-, Schiffsumbau-, und Schiffsreparaturanlagen für einen Zeitraum von wenigstens 10 Jahren stillgelegt bleiben.

## Artikel 5

### Umstrukturierungsbeihilfen

1. Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, einschließlich Kapitalzuführungen, Schuldenabschreibungen, bezuschußte Darlehen, Verlustausgleich und Bürgschaften, können ausnahmsweise für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 368 vom 23. Dezember 1994), auch in ihrer geänderten Fassung, in Einklang stehen, und sofern sie in bezug auf die Umstrukturierung folgende Voraussetzungen erfüllen:

- das Unternehmen hat keine derartigen Beihilfen gemäß der Verordnung 1013/97 des Rates vom 2. Juni 1997[5] empfangen;
- Höhe und Intensität der Beihilfe beschränken sich auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß;
- es ist ein Umstrukturierungsplan vorhanden, mit dem die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens innerhalb eines angemessenen Zeitraums langfristig wiederhergestellt werden kann;
- es handelt sich um eine einmalige Maßnahme, wobei der betreffende Mitgliedstaat die klare und eindeutige Zusage erteilt, daß in Zukunft dem Unternehmen oder seinen Nachfolgern keine weiteren Beihilfen gewährt werden;
- die Beihilfe verringert nicht unangemessen den Nettozinsaufwand des Unternehmens;
- dem Unternehmen oder seinen Nachfolgern werden keine Steuersenkungen oder -befreiungen auf der Grundlage von in der Vergangenheit entstandenen beihilfegedeckten Verlusten gewährt;
- das Unternehmen nimmt eine der Beihilfehöhe entsprechende echte und unumkehrbare Kürzung der Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturkapazität vor (der Umfang der erforderlichen Kapazitätskürzung ist anhand der tatsächlichen Produktionshöhe der vorangehenden 5 Jahre zu ermitteln);
- die stillgelegte Kapazität muß bis zum Datum der Anmeldung der Beihilfe gemäß Artikel 10 durchgehend für den Schiffbau, Schiffsumbau oder die Schiffsreparatur genutzt worden sein;
- die stillgelegte Kapazität muß, nachdem die Kommission ihre Zustimmung zur Beihilfe erteilt hat, für wenigstens 10 Jahre stillgelegt bleiben und
- der betreffende Mitgliedstaat muß bereit sein, bei den Überwachungsvorkehrungen der Kommission einschließlich Überprüfungen an Ort und Stelle uneingeschränkt mitzuarbeiten.

---

[5] ABl. L 148 vom 6. Juni 1997, S. 1

2. Bei der Bewertung der Stetigkeit der Produktion und der vorgenommenen Kapazitätskürzung legt die Kommission nicht nur die theoretische Kapazität der Werft(en) des Unternehmens, sondern auch die Höhe der tatsächlichen Produktion in den vorangehenden 5 Jahren zugrunde. Kapazitätskürzungen in anderen Unternehmen desselben Mitgliedstaates werden nicht berücksichtigt, es sei denn, Kapazitätskürzungen bei dem begünstigten Unternehmen wären nur möglich, wenn dadurch die Durchführbarkeit des Umstrukturierungsplans gefährdet würde.

3. Vor ihrer Entscheidung holt die Kommission die Stellungnahmen der Mitgliedstaaten in sämtlichen Fällen ein, bei denen die Beihilfe mehr als 10 Mio. ECU beträgt.

## KAPITEL IV

## SONSTIGE MASSNAHMEN

### Artikel 6

### Investitionsbeihilfen für Innovationen

Innovationsbeihilfen zugunsten von bestehenden Schiffbau-, Schiffsumbau- und Schiffsreparaturwerften können bis zu einer Bruttobeihilfenintensität von maximal 10% für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie auf die Entwicklung und gewerbliche Anwendung wirklich neuartiger Produkte und Verfahren abzielen, die gegenwärtig nicht von anderen Unternehmen in der Europäischen Union gewerblich genutzt werden und das Risiko des technischen oder geschäftlichen Versagens in sich bergen, sofern:

- sie auf die Bestreitung der Aufwendungen für Investitionen und technische Tätigkeiten beschränkt sind, die unmittelbar und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens bezogen sind und
- Höhe und Intensität der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß unter Berücksichtigung des mit dem Vorhaben verbundenen Risikogrades beschränkt sind.

### Artikel 7

### Regionale Investitionsbeihilfen

Im Rahmen allgemeiner Regionalbeihilferegelungen für Investitionen zur Verbesserung oder Modernisierung bestehender Werften gewährte Beihilfen, die nicht an die finanzielle Umstrukturierung der betreffenden Werft(en) geknüpft sind und auf die Steigerung der Produktivität bestehender Anlagen abzielen, können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn

- sie auf die Bestreitung der gemäß der anwendbaren Regionalbeihilferegelung beihilfefähigen Aufwendungen beschränkt sind und
- Höhe und Intensität der Beihilfe und die anwendbare Höchstgrenze für Regionalbeihifen nicht überschreiten.

## Artikel 8

### Forschung und Entwicklung

Beihilfen zugunsten von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 45 vom 17. Februar 1996) oder seinen Nachfolgebestimmungen übereinstimmen.

## Artikel 9

### Umweltschutz

Beihilfen zugunsten von Umweltschutzaufwendungen von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Umweltschutzbeihilfen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 72 vom 10. März 1994) oder seinen Nachfolgebestimmungen übereinstimmen.

# KAPITEL V

# ÜBERWACHUNGSVERFAHREN

## Artikel 10

1. Die von dieser Verordnung erfaßten Beihilfen für den Schiffbau, den Schiffsumbau und die Schiffsreparatur unterliegen neben Artikel 93 des EG-Vertrages den besonderen Anmeldungsvorschriften unter Absatz 2.

2. Die Mitgliedstaaten haben der Kommission folgendes vor seiner Durchführung zur Genehmigung zu melden:

1.1. von dieser Verordnung erfaßte neue wie bestehende Beihilferegelungen oder Änderungen bestehender Regelungen;

1.2. den Beschluß, eine allgemeine Beihilferegelung einschließlich allgemein geltender Regionalbeihilferegelungen auf die von dieser Verordnung erfaßten Unternehmen anzuwenden, damit die Vereinbarkeit mit Artikel 92 des EG-Vertrages geprüft werden kann, dies besonders in den in den Artikeln 6, 7, 8 und 9 genannten Fällen, sofern der Beihilfebetrag nicht unter der *de minimis* Grenze von 100 000 ECU in einem Zeitraum von drei Jahren liegt[6],

1.3. die Einzelanwendung von Beihilferegelungen in folgenden Fällen:
(i) Beihilfen nach Artikel 3 Absatz 3, Satz 2, Artikel 3, Absatz 5, Artikel 4 und Artikel 5;

---

[6] Mitteilung der Kommission, ABl. C 68 vom 6. März 1996

(ii) wenn die Kommission dies in ihrer Zustimmung zu der betreffenden Beihilferegelung ausdrücklich vorgesehen hat.

**Artikel 11**

1. Zur Überwachung der Anwendung der Beihilfebestimmungen unter Kapitel II bis IV übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission

(a) vor Ende des auf den Monat der Vertragsunterzeichnung folgenden dritten Monats monatliche Berichte über jeden Schiffbau- und Schiffsumbauauftrag gemäß Formblatt 1 im Anhang;

(b) vor Ende des auf den Monat der Fertigstellung folgenden Monats Fertigstellungsberichte über jeden auch vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung unterzeichneten Schiffbau- und Schiffsumbauauftrages gemäß Formblatt 1 im Anhang;

(c) bis zum 1. März des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres Jahresberichte mit Angabe des Gesamtbetrages der jeder einzelnen inländischen Werft während des vorangehenden Kalenderjahres gewährten Beihilfen gemäß Formblatt 2 im Anhang;

(d) bei Werften mit einer Kapazität zum Bau von Handelsschiffen von mehr als 5000 BRZ spätestens zwei Monate nach der Genehmigung des Jahresberichts der Werft durch die Hauptversammlung jährliche Berichte mit den öffentlich zugänglichen Angaben über die Kapazitätsentwicklung und die Eigentumsverhältnisse gemäß Formblatt 3 im Anhang;

(e) bei Werften, die Umstrukturierungsbeihilfen gemäß Artikel 5 empfangen haben, vierteljährliche Berichte über die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele mit Angaben zu der Auszahlung und Verwendung der Beihilfen, den Investitionen, der Produktivitätsentwicklung, dem Beschäftigungsabbau und der Zahlungsfähigkeit;

(f) bei Werften, die im Rahmen der Entwicklungshilfe geförderte Aufträge erhalten haben, die von der Kommission geforderten Angaben, um die Einhaltung von Artikel 3 Absatz 5 sicherstellen zu können.

2. Bei Werften, deren Schiffbau-, Schiffsumbau- und Schiffsreparaturtätigkeiten sowohl den gewerblichen als auch den militärischen Bereich umfassen, sind die Angaben zu diesen Bereichen in den Berichten nach Absatz 1 (d) getrennt anzuführen, wofür getrennte Bücher mit entsprechender Zuteilung der Gemeinkosten zu führen sind.

3. Auf der Grundlage der ihr gemäß Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 1 übermittelten Berichte erstellt die Kommission einen Jahresgesamtbericht, der als Grundlage für die Gespräche mit den nationalen Sachverständigen und dem Rat dient. Der Bericht wird dem Europäischen Parlament zur Information zugesandt. Getrennte Halbjahresberichte werden zu den Fällen erstellt, bei denen Umstrukturierungsbeihilfen gewährt worden sind.

Artikel 12

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft und ist bis 31. Dezember 2003 anwendbar.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

**Formblatt 1**

# BERICHT ÜBER BESTELLUNGEN UND DIE FERTIGSTELLUNG VON HANDELSSCHIFFEN (NICHT ZUTREFFENDES BITTE STREICHEN)

## Abschnitt 1: Vertragsangaben

| 1. Neubau/Umbau | | |
|---|---|---|
| 2. Gesellschaft | 3. Werft | 4. Baunr. |
| 5. Eingetragene Eigentümer (Name und Staatsangehörigkeit) | | |
| 6. Wirtschaftlicher Eigentümer (Name und Staatsangehörigkeit) | | |
| 7. Land der Schiffsregistrierung | | |
| 8. Datum der Vertragsunterzeichnung | 9. Datum der Fertigstellung/ der Ablieferung | |

## Abschnitt 2: Schiffsangaben

| 10. Schiffstyp (gemäß OECD-Einteilung) | |
|---|---|
| 11. Tragfähigkeit (DWT)........................................................................... | |
| 12. Bruttoraumzahl (BRZ)<br>........................................................ | 13. Gewichtete Bruttoraumzahl (GBRZ)<br>........................................................ |

## Abschnitt 3: Finanzvereinbarungen

| | Landeswährung | ECU (Geltender Umrechnungskurs) | Prozentsatz des Vertragspreises |
|---|---|---|---|
| 14. Vertragspreis | | | |
| 15. Etwaiger Verlust (geschätzt) | | | |
| 16. Auftragsbezogene Beihilfe | | | |
| A. Zugunsten der Werft | | | |
| (a) Zuschüsse | | | |
| (b) Darlehen | | | |
| © Steuervorteile | | | |
| (d) sonstige Unterstützung | | | |
| B. Zugunsten des Auftraggebers oder wirtschaftlichen Eigentümers | | | |
| (a) Zuschüsse | | | |
| (b) Darlehen[1] | | | |
| © Bürgschaften[2] | | | |
| (d) Steuervorteile | | | |
| (e) sonstige Unterstützung | | | |
| 17. Datum der gewährten Beihilfe | | | |

Kontaktstelle für weitere Auskünfte:..................................Datum:............................

Stellung: ...............................................Unterschrift:............................................

[1] folgende Angaben:
- Umfang
- Rückzahlungszeitraum
- Rückzahlungsrate
- Zinssatz

[2] folgende Angaben:
- Umfang
- Gezahlte Prämie
- Dauer
- sonstige Bedingungen

# Formblatt 2
## BERICHT ÜBER DIE FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG DER GESELLSCHAFT

Name der Gesellschaft.....................................................................

**Abschnitt 1: Öffentliche Beihilfen**

| Betriebsbeihilfen | 1. Vertragswert<br>2. Kosten/Verluste | Empfangene Direktbeihilfen | Indirekte Beihilfen | Rechtsgrundlage (einschl. Datum der Genehmigung durch die Kommission) |
|---|---|---|---|---|
| 1. Vertragsförderung:<br>(a) für die vor dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossenen Verträge<br>(b) für die nach dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossenen Verträge<br>- davon Entwicklungshilfe<br>- davon Verträge nach Artikel 3 Absatz 3 | | | | |
| | Kosten[1] | | Empfangene Beihilfen | Rechtsgrundlage (einschl. Datum der Genehmigung durch die Kommission) |
| 2. Investitionen<br>3. Entlassungsabfindungen<br>4. Sonstige Baraufwendungen für Stillegungen<br>5. Kosten/Einnahmen durch Veräußerung von Vermögenswerten<br>6. Rettungs- und Umstrukturierungskosten<br>7. Forschungs- und Entwicklungskosten<br>8. Umweltschutz<br>9. Sonstige Kosten | | | | |

Kontaktstelle für weitere Auskünfte ................................ Datum ...........................................................

..............................................................................................

Stellung ........................................................................... Unterschrift..........................................................

**Abschnitt 2: Umsatz und Gewinne/Verluste** (von allen Unternehmen auszufüllen, die direkte Produktionsbeihilfen empfangen haben)

| | Berichtsjahr | Vorangehendes Jahr |
|---|---|---|
| 10. Umsatz<br>11. Aus dem Bau und Umbau von Handelsschiffen<br>(a) in bezug auf vor dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossene Verträge<br>(b) in bezug auf nach dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossene Verträge<br>- davon aufgrund von Entwicklungshilfe<br>12. Etwaige Verluste<br>13. Aus dem Bau und Umbau von Handelsschiffen<br>(a) aufgrund von Verlusten aus Verträgen<br>(b) aufgrund von Veränderungen bei den Rückstellungen<br>© aufgrund von Aufwendungen für die Umstrukturierung | | |

**Abschnitt 3: Cash flow** (von den Unternehmen auszufüllen, die Verluste gemäß Punkt 12 zu verzeichnen hatten und öffentliche Mittel empfangen haben)

| | Berichtsjahr | Vorangehendes Jahr |
|---|---|---|
| *Ausgaben*<br>14. Handelsverluste vor Abschreibungen<br>15. Investitionsausgaben<br>16. Sonstige Ausgaben<br>17. Sonstige Veränderungen beim Betriebskapital | | |
| *Kapitalquellen*<br>18. Kapitaleinnahmen<br>(a) von öffentlichen Aktionären<br>(b) von privaten Aktionären<br>19. Darlehen und Überziehungskredite:<br>(a) aus öffentlichen Mitteln<br>(a') davon Vertragsförderung<br>(b) aus privaten Quellen<br>(b') davon Vertragsförderung | | |

[1] bei Punkt 4. auch Anzahl der entlassenen Arbeitnehmer

*Formblatt 3*

BERICHT VON WERFTEN, DIE HANDELSSCHIFFE VON MEHR ALS 5.000 BRZ BAUEN KÖNNEN

.. Name der Gesellschaft (..................................................................)

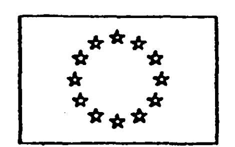
. Verfügbare Gesamtkapazität (..........................................................) (GBRZ)

. Angaben zum Dock/Liegeplatz

Dock oder Liegeplatz | Höchstgröße der Schiffe (BRZ)
---|---
(........................................................) | (.................................................................)
(........................................................) | (.................................................................)
(........................................................) | (.................................................................)

. Angabe zu Plänen für eine Erweiterung/Kürzung von Kapazitäten
. Eigentümerstruktur (Kapitalstruktur, Anteile der direkten oder indirekten öffentlichen Eigentümer)
. Jahresabschlüsse (Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnung einschließlich, falls verfügbar, getrennte Bücher zu den Schiffsbautätigkeiten des wirtschaftlichen Eigentümers)
. Zuführung öffentlicher Mittel (einschließlich Schuldbürgschaften, Anleihekapital usw.)
. Befreiung von finanziellen oder sonstigen Verpflichtungen (einschließlich Steuervorteile usw.)
. Veränderungen bezüglich des Kapitals (einschließlich Zuführungen von Eigenkapital, Entnahme von Kapital, Dividenden, Darlehen nebst Umschuldung usw.)
0. Abschreibung von Schulden
1. Verlustübertragung

Anlage 2



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 01.10.1997
KOM(97) 470 endg.

MITTEILUNG DER KOMMISSION

AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,
DEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

# FÜR EINE NEUE SCHIFFBAUPOLITIK

# INHALTSVERZEICHNIS

## I. Einleitung

Die derzeitige Regelung für staatliche Beihilfen an die Europäische Schiffbauindustrie ist in der Siebenten Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau[1] niedergelegt und läuft 1997 ab. Zur Darlegung ihrer Ansichten über die nach diesem Datum einzuhaltende Strategie legte die Kommission dem Rat im April 1997 ein Arbeitspapier mit dem Titel "Schiffbaupolitik - Optionen für die Zukunft"[2] vor, in dem sie ihre Absicht bekundete, im Bereich des Schiffbaus eine neue Strategie einzuschlagen.

Der Rat erörterte diese Arbeitsunterlage auf seiner Tagung vom 24. April 1997 und folgerte, daß er eine neue Regelung für den Schiffbau befürwortet; abgesehen davon könnte die Geltungsdauer der Siebenten Richtlinie bis 31.12.98 verlängert werden, sofern diese mit dem Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens oder der Verabschiedung der neuen Schiffbauregelung automatisch abläuft. Die Kommission verpflichtete sich auf dieser Ratstagung, den Vorschlag für eine neue Regelung bis Ende September 1997 vorzulegen.

Nach Ansicht der Kommission wäre die Durchführung des OECD-Übereinkommens über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie vom 21. Dezember 1994 die beste Option, um den Schiffswerften der Gemeinschaft faire Wettbewerbsbedingungen zu sichern. Die Kommission hofft noch immer, daß das Übereinkommen demnächst in Kraft tritt. Die Union muß jedoch damit rechnen, daß dies nicht eintritt. Deshalb trägt diese Mitteilung der Möglichkeit Rechnung, daß das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt.

Das Ziel der in dieser Mitteilung anvisierten Politik besteht darin, die Anstrengungen in einem Fünfjahreszeitraum, der mit dem Inkrafttreten der neuen Regelung beginnt, auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu konzentrieren. Nach Ablauf dieser Zeitspanne werden für den Schiffbau genau dieselben Regeln gelten wie für die übrigen Industriezweige. Die Gewährung von Betriebsbeihilfe ist zum 31. Dezember 2000 einzustellen.

Zusammen mit diesem Vorschlag übermittelt die Kommission dem Rat einen Vorschlag für die Verlängerung der geltenden Regelung für Beihilfen an den Schiffbau bis 31. Dezember 1998 und eine neue Verordnung über Beihilfen an den Schiffbau, dem die in dieser Mitteilung enthaltenen Überlegungen zugrunde liegen.

In diesem Dokument werden die Auswirkungen der früheren europäischen Schiffbaupolitik, die derzeitige Wettbewerbslage im Schiffbausektor und die künftigen Herausforderungen an die Schiffbauindustrie der Gemeinschaft untersucht. Die Bedingungen, unter denen die Schiffswerften der Gemeinschaft ihre Wettbewerbsstellung auf dem Weltmarkt beibehalten und verbessern können, um so eine der Voraussetzungen dafür zu schaffen, Arbeitsplätze in der Europäischen Union zu erhalten, werden ermittelt. Die besten Schiffbaupraktiken in Europa und der übrigen Welt werden festgestellt. Es wird erläutert, wie die Industrie, die Mitgliedstaaten und die Europäischen Union mit ihrer Politik zur Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit zu diesem Ziel beitragen können, wobei der Schwerpunkt in der Forschungs-, Handels- und Wettbewerbspolitik liegt.

---

[1] 90/684/EWG; ABl. L380 vom 31.12.90, Seite 27

[2] SEK(97) 567 endg.

## II. Geltende Regeln für staatliche Beihilfen

Die Siebte Richtlinie führt die in der Sechsten Richtlinie[3] festgelegte Beihilfepolitik fort; diese war 1986 vor dem Hintergrund ungewöhnlich schwieriger Marktbedingungen erlassen worden, verursacht durch die sinkende Nachfrage und den raschen Anstieg der Schiffbaukapazitäten, vor allem in Fernost, was zu einem gravierenden Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage sowie zu einem Preisverfall führte. Die Richtlinie ist im wesentlichen darauf ausgerichtet,

- den Erhalt der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft dadurch zu sichern, daß sie ein defensives Vorgehen bei unlauterem Wettbewerb durch schädigende Preisgestaltung ermöglicht und somit ein hinreichendes Niveau der gemeinschaftlichen Schiffbautätigkeit in den Marktsegmenten gewährleistet, in denen die Gemeinschaft weiterhin zu normalen Marktbedingungen wettbewerbsfähig ist, wie beim Bau weniger arbeitsintensiver, technologisch hochentwickelter Spezialschiffe, und darüber hinaus die notwendige strukturelle Anpassung der EG-Schiffbauindustrie zu unterstützen;

- in Übereinstimmung mit den Zielen des Binnenmarktes gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen, um einen lauteren, transparenten und ausgewogenen innergemeinschaftlichen Wettbewerb im Schiffbau zu gewährleisten.

Nach der Richtlinie können Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau (aber nicht für die Schiffsreparatur) bis zu einer gemeinsamen Beihilfehöchstgrenze gewährt werden, die unter Bezugnahme auf die Kostendifferenz zwischen den wettbewerbsfähigsten Gemeinschaftswerften und den Marktpreisen ihrer weltweit wichtigsten Wettbewerber, insbesondere für die Marktsegmente festgelegt wird, in denen der gemeinschaftliche Schiffbau am wettbewerbsfähigsten ist. Gemäß dem in der Richtlinie verankerten Degressivitätsprinzip wurde die Höchstgrenze von 28 % im Jahr 1987 schrittweise auf derzeit 9 % zurückgeführt (4,5 % für kleinere Schiffe und Schiffsumbauten). Von der Höchstgrenze ausgenommen sind Beihilfen in Form von Krediterleichterungen gemäß der OECD-Vereinbarung von 1981 über Exportkredite für Schiffe sowie Beihilfen im Rahmen der Entwicklungshilfe.

Investitionsbeihilfen müssen nach der Richtlinie an einen Umstrukturierungsplan gebunden sein, der zu keiner Steigerung der Schiffbaukapazität der betreffenden Werft führt oder mit einem entsprechenden endgültigen Abbau der Kapazität anderer Werften in demselben Mitgliedstaat unmittelbar verbunden sein. Stillegungsbeihilfen sind nur zulässig, wenn sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen (die betreffenden Anlagen müssen mindestens fünf Jahre geschlossen bleiben und dürfen in den darauffolgenden fünf Jahren, d.h. bis zum 10. Jahrestag der Schließung nicht ohne vorherige Genehmigung der Kommission wieder in Betrieb genommen werden). Für Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen sieht die Richtlinie eine Notifizierung vor und legt den Mitgliedstaaten eine Berichterstattungspflicht auf, damit die Kommission die Einhaltung der Regeln überwachen kann.

Nach Auffassung der Kommission sind die in der Richtlinie vorgegebenen Ziele im großen und ganzen weitgehend erreicht worden; so konnte sich die Gemeinschaft in den letzten Jahren einen Weltmarktanteil von rund 20 % sichern. Doch befindet sich die Schiffbauindustrie angesichts der weltweit niedrigen Preise für Neubauten und

---

[3] 87/167/EWG, ABl. L 69 vom 12.03.1987, S. 55

Reparaturen weiterhin in einer schwierigen Lage. Trotz der bisher erzielten Erfolge sind zahlreiche EU-Werften noch immer nicht wettbewerbsfähig genug und liegen vor allem in bezug auf die Produktivität hinter ihren wichtigsten Wettbewerbern aus Fernost zurück. Mittelfristig wird der Wettbewerb auf dem Weltschiffbaumarkt noch zunehmen, während die Gesamtnachfrage im nächsten Jahrzehnt nachlassen dürfte, aber japanische und koreanische Werften ihre Produktivität weiter steigern.

Wichtigster Pfeiler der Beihilfepolitik sind bisher die Betriebsbeihilfen. Dank der progressiven Absenkung der Beihilfenobergrenze hat die Betriebsbeihilfe zu Anfang Anstrengungen zur Erreichung größerer Wettbewerbsfähigkeit gefördert. Der dafür notwendige Anreiz blieb jedoch in den letzten Jahren aus, als die Beihilfenobergrenze stabil blieb. Hinzu trat die Unsicherheit über das OECD-Übereinkommen. Alles in allem hat diese Form der Beihilfe die Werften gegen die Härten des Marktes abgeschirmt. Die Betriebsbeihilfen haben auch erhebliche Kosten für die meisten Mitgliedstaaten verursacht, die sich großenteils einer angespannten Haushaltslage gegenübersehen.

Der Schiffbau erhält als einziger Zweig des verarbeitenden Gewerbes systematisch solche Beihilfen; daher ist fraglich, ob die damit verbundenen Aufwendungen eine kostenwirksame Verwendung der begrenzten öffentlichen Mittel darstellen. In Anbetracht des bestehenden Wettbewerbs zwischen EU-Werften haben die Beihilfen auch zu Verzerrungen im Gemeinsamen Markt geführt, da die Mitgliedstaaten derartige Zuwendungen in sehr unterschiedlichem Umfang gewähren und so das angestrebte Ziel gleicher wettbewerbsrechtlicher Rahmenbedingungen unterminiert wird.

Vor diesem Hintergrund muß die staatliche Beihilfenpolitik neu ausgerichtet werden, um die Anstrengungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweiges zu fördern. Dies setzt voraus, daß sich das Gewicht von Betriebsbeihilfen auf andere Formen der Unterstützung verlagert, wie Innovationsförderung, die besser geeignet sind, diesem Wirtschaftszweig zu helfen, die nötigen Veränderungen vorzunehmen und seine Schwachstellen zu überwinden.

## III. Die Herausforderungen

### 1. *Gesamtsituation*

Unabhängig von der für die nächsten paar Jahre in diesem Sektor erwarteten hohen Nachfrage muß sich dieser den derzeitigen und zukünftigen Herausforderungen stellen. Die Kapazität dürfte den Erwartungen gemäß weiter zunehmen, weshalb die Industrie schätzt, daß die Produktion im Jahre 2000 nur noch 70 % der verfügbaren Kapazitäten decken wird. Diese Kapazitätserhöhungen haben zur Folge, daß die jüngsten Nachfragezunahmen nicht zu Preiserhöhungen führen.

#### a. Japan

Die Schiffsbauer in Japan haben ihre Anstrengungen seit längerem auf Fuß zur Minderung der Produktionskosten konzentriert. Sie haben die Produktivität dieses Sektors durch ständige technische und technologische Verbesserung ihrer Produktionsmittel erhöht. Die Produktivität hat zwischen 1993 und 1995 um 27 % zugenommen. Den größten Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit leisteten der Ausbau des Zulieferungswesen, die größenbedingten Kosteneinsparungen, die Vorteile der Serienfertigung, Minderungen der Kosten

einheimischer und eingeführter Materialien und kostensparendes Design. Die Stärken sind außergewöhnliche Betriebseinrichtungen, niedrigere Einkaufspreise, hoher Stand in den Bereichen Design und Technik, Konstruktions- und technische Fähigkeiten, wirksame Planung und gute Kommunikation zwischen Betriebsleitung und Arbeitskräften. Die Preise sind wettbewerbsfähig, die Produkte meist von hoher Qualität, Lieferfristen werden eingehalten.

Der Schiffbau liegt in Japan in den Händen weniger mächtiger Konzerne, die von vertikalen und horizontalen Integrationstätigkeiten profitieren. Sie werden bei der Forschung und Entwicklung beträchtlich unterstützt und können für Schiffbautätigkeiten im Inland ein landeseigenes Kreditsystem beanspruchen.

Die japanischen Reeder kaufen traditionsgemäß fast ausschließlich bei japanischen Schiffswerften ein. Dies erleichterte Japan die Beibehaltung seiner führenden Stellung auf dem Weltmarkt mit einem Anteil an der Weltproduktion von 40 %.

Ferner kam Japan 1996 eine beträchtliche Abwertung des Yen zugute, da sich der Schiffshandel in US-Dollar abwickelt. Dieser Umstand trug dazu bei, daß Japan seine Stellung als weltweit erster Schiffbauer wiedererlangen konnte, nachdem der Yen im Vergleich zum US-Dollar eine Zeit lang abnorm hoch stand. Diese Lage hatte die Wettbewerbsstellung Japans etwas beeinträchtigt.

b. Südkorea

Die Schiffbauer Südkoreas unternehmen zur Zeit große Anstrengungen, um auf dem Weltmarkt eine führende Stellung zu erlangen. 1996 erreichten sie einen Anteil an der Weltproduktion von 21 %. Korea hat in den neunziger Jahren eine beträchtliche Kapazitätserhöhung durchgemacht. Die europäische Industrie (AWES) schätzte diese Zunahme auf 1,8 Mio. BRZ, wodurch sich ihre Kapazität zwischen 1990 und 1996 verdoppelte und Weltproduktionskapazität um 10 % erhöht wurde. Zur Nutzung dieser neuen Kapazität haben südkoreanische Schiffbauer aggressive Preispraktiken eingeführt. Dadurch wurde Südkorea für zahlreiche Schiffstypen zum Preisführer: 80-90 % der Produktion entfallen auf fünf Großkonzerne. Ihre wichtigsten Stärken sind Anlagen mit hoher Kapazität, hohe Bedeutung der Qualitätssicherung, gute Absatzförderung und Kundendienste und erstklassige Planung.

Die koreanischen Schiffbauer können auf ein Kreditsystem der koreanischen Entwicklungsbank zurückgreifen, die den Bau von unter koreanischer Flagge verkehrender Schiffe zinsgünstig finanziert, sofern sie in koreanischen Werften gebaut werden. Die in Südkorea geltenden Kapitalrestriktionen verschaffen den koreanischen Exporteuren Wettbewerbsvorteile, was für die Schiffbauindustrie wegen der langen Zeitspanne zwischen der Bestellung und Lieferung eines Schiffes von besonderer Bedeutung ist.

Korea ist es gelungen, die öffentliche Nachfrage nach neuen Schiffen auf koreanische Schiffswerften zu lenken und die europäischen Konkurrenten auszuschließen, wie es sich bei der jüngsten Vergabe von Aufträgen zum Bau von Flüssiggastankern (LNG) durch die Korean Gas Corporation gezeigt hat.

c. Vereinigte Staaten

Die Vereinigten Staaten haben nur einen sehr geringen Anteil am Weltmarkt für kommerziellen Schiffbau (weniger als 1 %). Ihre Produktion ist hauptsächlich zur Deckung der Inlandsnachfrage bestimmt und durch den sogenannten Jones Act[4] geschützt. Das wichtigste Instrument zur Subventionierung des Schiffbaus ist Titel XI des Merchant Marine Act (Handelsmarinegesetz) 1936. Dieses Gesetz ermöglicht staatliche Kreditgarantien für die Finanzierung von für US-amerikanische oder ausländische Reeder in den USA zu bauenden Schiffen[5]. Ferner ist darin eine Unterstützung der Investitionen in Werftanlagen vorgesehen.

Trotz des kleinen Marktanteils stellten die Vereinigten Staaten in den Verhandlungen zur weltweiten Beseitigung der Beihilfen für den Schiffbau die treibende Kraft dar. Es ist daher bedauerlich, daß die Vereinigten Staaten die einzige Partei des OECD-Schiffbauübereinkommens bilden, die dieses Übereinkommen noch nicht ratifiziert hat.

d. Sonstige Schiffbauländer

Norwegen ist Mitgliedsland des EWR und paßt seine staatlichen Beihilfen den EU-Vorschriften an.

Andere Schiffbauländer zeigen sich in neuester Zeit auf dem Weltmarkt, insbesondere in Osteuropa (Polen, Rußland, Ukraine, Kroatien) und in Asien (China, Vietnam). Auf diese Länder entfallen zur Zeit rund 20 % des Weltmarktes, sie haben den Vorteil relativ billiger Arbeitskräfte. Sie könnten künftig eine ernsthafte Konkurrenz für den europäischen Schiffbau darstellen.

e. Europäische Union

Die Schiffbauer der Europäischen Union haben einen schwierigen Umstrukturierungsprozeß durchlaufen, der seit 1976 einen Abbau der Arbeitskräfte um 70 % und der Produktionskapazitäten um mindestens 60 % mit sich gebracht hat, mit entsprechend einschneidenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf Regionen, die vom Schiffbau abhängen, andererseits aber zur Einführung neuer Verfahren und Technologien und zur Modernisierung der Werften geführt hat.

Die Europäische Schiffbauindustrie ist ziemlich zersplittert; sie verteilt sich 1997 auf 103 Schiffbauunternehmen, von denen etwa ein Dutzend einen Anteil an der Gesamtproduktion von 65 % hat. Auf die fünf größten Schiffbauer entfielen 1996 rund 36 % der Kapazität in BRZ, während auf die fünf größten Schiffbauer Koreas 1996 99 % der koreanischen Kapazität entfielen. In Japan vereinigten die fünf größten Schiffbaukonzerne 44 % der Kapazität ihres Landes auf sich.

---

[4] Die "Coastwise Laws (das sogenannte Jones-Gesetz) behält die Beförderung zwischen Häfen der Vereinigten Staaten ausschließlich in den USA gebauten Schiffen mit amerikanischer Mannschaft, die unter amerikanischer Flagge verkehren, vor. Das Jones-Gesetz profitiert von einer Abweichung im Rahmen der WTO-Regeln. Aufgrund des OECD-Übereinkommens beschränkt sich die Abweichung aufgrund des Jones-Gesetzes auf rund 200.000 t Bruttolast pro Jahr. Übersteigt die Produktion die festgesetzte Grenze, so sind in dem Übereinkommen Gegenmaßnahmen vorgesehen.

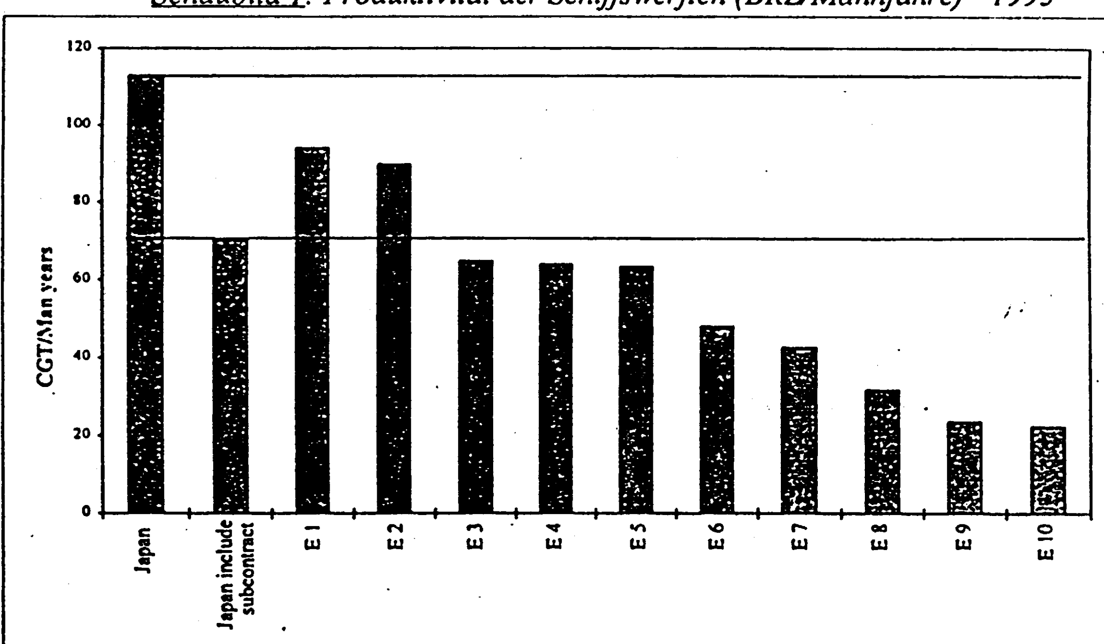
[5] Die Garantie erstreckt sich auf bis zu 87,5 % des Vertragspreises und über einen Zeitraum bis 25 Jahre. Nach dem OECD-Übereinkommen sind jedoch nur 80 % für eine Dauer von 12 Jahren zulässig. Diese Garantie müßte somit dem Übereinkommen angepaßt werden.

Eine endgültige Unterscheidung läßt sich zwar nicht anstellen, doch sind einige Werften auf allen Ebenen wettbewerbsfähig, während andere - insbesondere kleine und mittlere - mehr auf die regionale Nachfrage ausgerichtet sind. Einige der letztgenannten Werften haben den Vorteil einer sehr flexiblen Anpassung an den Bedarf der Kunden, sind innovativ und stellen eine der Stärken des europäischen Schiffbaus dar.

Ein weiterer wichtiger Charakterzug der europäischen Schiffbauindustrie ist die Tatsache, daß sie allgemein Schiffe von höherem Wert baut als Südkorea oder Japan. Dies wirkt sich wertmäßig auf den Auftragsbestand aus; deshalb erzielte Europa 1996 mit 31 % des Weltauftragsbestandes wertmäßig den höchsten Anteil an erteilten Aufträgen, während sein Volumenanteil (in BRZ) nur rund 21 % des Gesamtauftragsbestandes ausmachte. Dies zeugt von der Stärke der europäischen Schiffbauer hinsichtlich Konstruktion und technischer Leistung.

Die japanischen und in geringerem Maße die südkoreanischen Werften sind jedoch weit produktiver als die meisten europäischen Werften. Außerdem sind die Arbeitskräfte in Südkorea billiger als in der Gemeinschaft. In den meisten europäischen Werften liegt die Produktivität unterhalb des japanischen Durchschnittsniveaus, jedoch nicht in allen. Eine wichtige Feststellung ist die Tatsache, daß bestimmte Werften in Europa ebenso wettbewerbsfähig sind wie diejenigen des fernen Ostens (Schaubild 1). Dies ist nicht erstaunlich, wenn man bedenkt, daß die Lohnniveaus in japanischen und europäischen Schiffswerften vergleichbar sind; in Japan liegen die Lohn- und Sozialkosten eines gelernten Arbeiters zwischen 30 und 35 US-Dollar/Stunde, d.h. in der gleichen Größenordnung wie in der Europäischen Union. Selbst unter Berücksichtigung der längeren jährlichen Arbeitszeit und der daraus für japanische Arbeitgeber resultierenden Vorteile ist zu schließen, daß die Lohnkosten nicht den entscheidenden Faktor für die unterschiedliche Wettbewerbsfähigkeit europäischer und japanischer Schiffswerften darstellen.

*Schaubild 1: Produktivität der Schiffswerften (BRZ/Mannjahre) - 1995*




*Quelle: AWES, Shipbuilders' Association of Japan, Yard Information*
*E-Werften: ohne Zulieferer. Einige E-Werften schließen nur selten Zulieferverträge ab.*

Die Aufsplitterung der Europäischen Industrie, der Mangel an großen Auftragsserien und an größenbedingten Kosteneinsparungen, die unterschiedlichen Arbeitsmethoden und -gewohnheiten haben jedoch einen Produktivitätsrückstand der europäischen Werften im Vergleich zu Japan und in einem gewissen Maße auch zu Südkorea zur Folge.

f. Reeder

Für den Käufer ist der Preis eines Schiffes der entscheidende Faktor für die Wahl des Herstellers. Deshalb sind auch Vereinbarungen über die Finanzierung von Bedeutung. Weitere entscheidende Faktoren sind Produktionsdauer und Zuverlässigkeit der Lieferung.

Es gibt jedoch einen Unterschied im Verhalten zwischen europäischen, koreanischen und japanischen Reedern. Fernöstliche Reeder kaufen traditionsgemäß in ihrer Region. Europäische Reeder neigen dagegen weit mehr dazu, sich außerhalb Europas einzudecken, insbesondere für größere Schiffe. Die meisten Großtanker werden im fernen Osten gekauft. Die meisten kleineren Schiffe europäischer Reeder werden dagegen im Land des Reeders oder in Europa hergestellt. Schiffe von höherem Wert einschließlich Kreuzfahrt- und Fährschiffe für europäische Reedereien werden fast ausschließlich in Europa gebaut. Auch amerikanische Reeder vergeben ihre Aufträge für solche Schiffe an Europa.

g. Marineschiffbau

Will die Union den Marineschiffbau in Europa lebensfähig halten, so muß sie auch eine wettbewerbsfähige technologische und industrielle Grundlage beibehalten.

Die Marineschiffbautätigkeiten verteilen sich auf zehn Mitgliedstaaten. Die darin Beschäftigten werden auf 60.000 geschätzt, d.h. nahezu so viel wie im Bau von Handelsschiffen (ca. 70.000). Die größten Anlagen befinden sich in Frankreich, Deutschland, Italien, Schweden und im Vereinigten Königreich.

Die Nachfrage im Marineschiffbau ist zur Zeit rückläufig. Infolgedessen müssen die Kriegsschiffhersteller neue Märkte suchen, um ihre Kapazitäten weiterhin zu nutzen. Ein naheliegender Markt ist der Bau von Handelsschiffen. Obwohl Mischwerften wahrscheinlich leichteren Zugang haben, ist es einigen Marineschiffproduzenten gelungen, mit einigen Schiffstypen (schnelle Fährschiffe) in den Bau von Handelsschiffen einzusteigen.

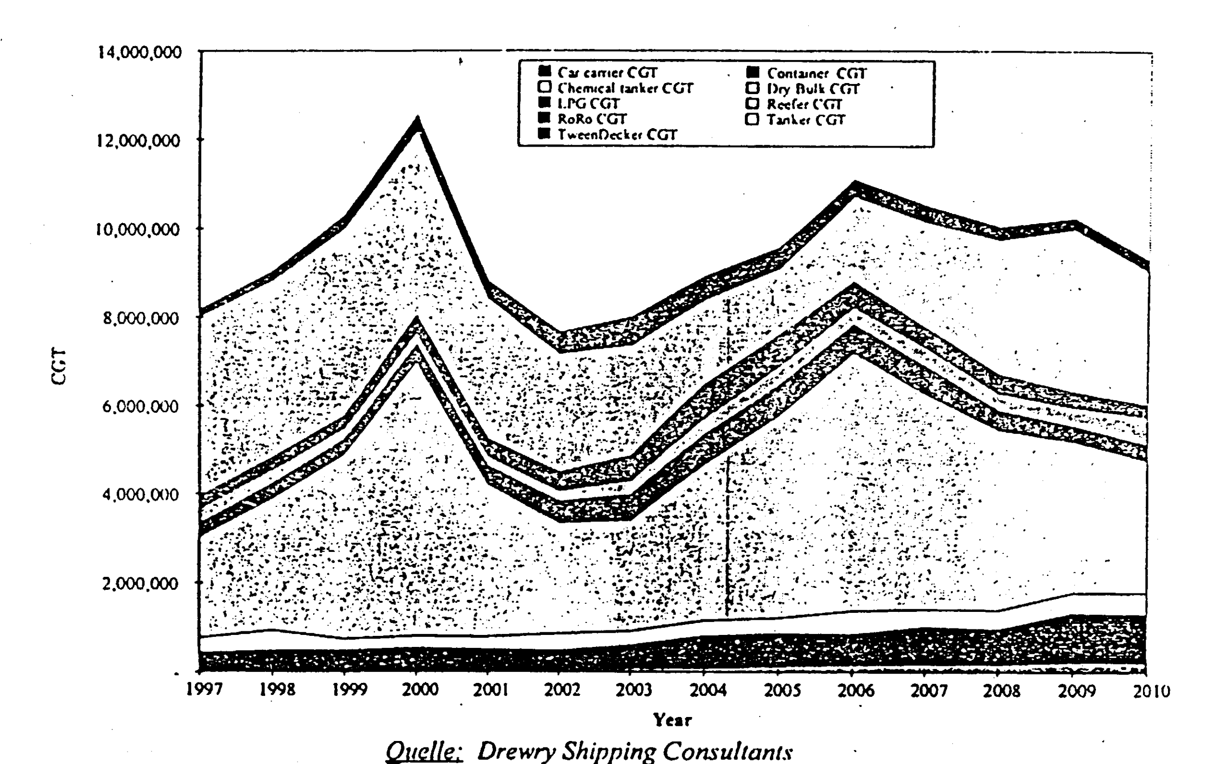
Infolgedessen werden eine Anzahl Schiffswerften wahrscheinlich weiterhin sowohl Marine- als auch Handelsschiffe bauen. Diese Lage kann als wünschenswert betrachtet werden, da sie die Möglichkeit eines Technologietransfers zwischen Marine- und Handelsschiffwerften ermöglicht. Verträge zum Bau von Marineschiffen erforderten oftmals Enwicklungsarbeiten im Bereich des Schnellantriebs, der Navigationssysteme und weiterer hochentwickelter elektronischer Komponenten. Die derzeitige Stärke Europas im Bereich der Produktentwicklung und der Herstellung von Marinegeräten ist teilweise auf den Bau von Marineausrüstungen zurückzuführen. Angesichts der Entwicklung der Produktionsprozesse sowie der Informations- und Kommunikationstechnologien im Bau von Handelsschiffen ist eine Tendenzwende allerdings nicht auszuschließen.

Eine engere Zusammenarbeit zwischen Werften in Bereichen, die für beide Branchen von Interesse sind, ermöglicht die Erhaltung des Know-how und die Verwirklichung von größenbedingten Kosteneinsparungen. Alle Möglichkeiten, die für beide Branchen von Interesse sind, sind zu nutzen. Die Herstellung schneller Fährschiffe könnte den ersten Schritt in dieser Richtung sein.

2. *Perspektiven*

Prognosen zufolge soll die zur Zeit noch zunehmende Nachfrage nach Schiffen nach dem Jahr 2000 sinken. (Schaubild 2). Gleichzeitig dürften die Kapazitäten im Fernen Osten weiterhin zunehmen, bedingt durch für 1998 in Korea zu erwartende Investitionen sowie eine Anzahl von japanischen und koreanischen Unternehmen, die in China Joint-Ventures eingehen.

*Schaubild 2: Künftige Nachfrage nach Schiffen*




*Quelle: Drewry Shipping Consultants*

Dies bedeutet, daß der Wettbewerbsdruck auf europäischen Schiffswerften angesichts des bereits niedrigen Preisniveaus noch zunehmen wird. Läßt die Nachfrage nach weniger komplexen Schiffen wie Massengutfrachter nach, so können die fernöstlichen Schiffswerften wahrscheinlich ihre ungenutzte Kapazität dazu verwenden, in den Marktbereich für höherwertige Produkte einzusteigen, in dem die europäischen Werften zur Zeit noch stark sind. Da die voraussichtlich sehr hohen Kapazitäten im fernen Osten genutzt werden müssen, ist ein Preisrückgang zu erwarten, der die weniger wettbewerbsfähigen europäischen Werften unter besonderen Druck setzen wird.

Um dieser neuen Herausforderung zu begegnen, werden die Werften die Produktivitätsverbesserung noch weiter vorantreiben müssen.

3. Optimale Praktiken

Einer vor kurzem im Auftrag der Kommission durchgeführten Analyse, die eine Gegenüberstellung der Leistung europäischer, japanischer und südkoreanischer Werften umfaßt, ist zu entnehmen, daß im Schiffbausektor weltweit die folgenden besten Praktiken angewandt werden; diese führen vermutlich zu hoher Produktivität und Leistung.

- Strategische Planung: Konzentration auf Schiffstypen, für die eine Nachfragezunahme erwartet wird;
- Strukturen: Konsolidierung der Werften und Schließung der unwirtschaftlichen Betriebe;
- strategische Bündnisse zwischen Werften, die die Nutzung von Marktmöglichkeiten und die Entstehung eines Vertrauensverhältnisses zwischen im Wettbewerb stehenden Werften erleichtern könnten;
- bessere Integration der Reedereien und Ausrüstungshersteller bei der Produktionsplanung;
- Kauf: Minderung der Zukaufskosten. Maximale Vergabe von Zulieferverträgen, sogar außerhalb des Landes, in dem eine Werft niedergelassen ist;
- Engere Zusammenarbeit mit anderen Industriezweigen, um Produktinnovation und Technologietransfer zu fördern;
- Absatzförderung: aggressive und vorausschauende Absatzförderung, möglichst weitgehende Nutzung der von den inländischen Reedern geäußerten Nachfrage und Aufrechterhaltung der Beziehungen zu den Reedern auch nach Ablauf der Garantiedauer im Hinblick auf Rückmeldungen und zukünftige Verkäufe;
- FuE bei der Entwicklung von möglichst einfachen Prototypen zur optimalen Senkung von Kosten und Produktionsdauer bei Verwendung möglichst vieler Normbauteile; enge Zusammenarbeit mit Hochschulen;
- Kontinuierliche Verbesserung der Produktionsanlagen, insbesondere durch Innovationsprozesse, Technologietransfer usw. ohne Kapazitätseinschränkung;
- Humanressourcen: intensive Personalausbildung (bis zu 3 oder 4 Jahren), Arbeitnehmermotivation: Übertragung möglichst weitgehender Verantwortungen an Einzelpersonen für die Planung und Kontrolle der Qualität, flexible Arbeitsorganisation, enge, auf Zusammenarbeit beruhende Arbeitsbeziehungen zwischen Unternehmensleitung und Gewerkschaften.

## IV. Maßnahmen

Europäische Schiffsbauer können der Herausforderung mit einer signifikanten Produktivitätsverbesserung begegnen. Dies erfordert mehr Innovation bei Produkten und Abläufen und eine engere Zusammenarbeit. Kommission und Mitgliedstaaten werden aufgefordert, diese Anstrengungen zu unterstützen und der Industrie solche Verbesserungen zu erleichtern.

Es ist jedoch deutlich darauf hinzuweisen, daß die Zukunft der Industrie vor allem in ihren eigenen Händen liegt und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffswerften von ihrem eigenen Management abhängt. Wo das angemessen scheint, sollte dabei die Arbeitnehmerschaft beteiligt werden.

Diese Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ist notwendig, selbst wenn das OECD-Übereinkommen über den Schiffbau in Kraft tritt. In diesem Fall dürften gleiche Ausgangsbedingungen und ein Instrument zum Schutz gegen wettbewerbsverzerrende Preispolitik die Preise auf einen normaleren Stand bringen. Dadurch würden die Schiffswerften der EU bei ihren Anstrengungen unterstützt, ihre Wettbewerbsfähigkeit ohne weitere staatliche Beihilfen zu verbessern.

Die erforderlichen Anstrengungen sind wie folgt auf die verschiedenen Beteiligten zu verteilen:

- Die Unternehmen müssen ihre strukturellen Schwächen beheben (Kapitel V).
- Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, die neue Beihilfenpolitik, wie sie in Kapitel VI dargelegt wird, anzunehmen und anzuwenden.
- Die Gemeinschaft wird ihre Bemühungen darauf richten, global vergleichbare Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, Forschung und Entwicklung im Schiffbau zu fördern, die industrielle Zusammenarbeit zu unterstützen und die Nachfrage nach europäischen Schiffen anzuregen (Kapitel VIII).

## V. Industrie

Die in Absatz III Punkt 3 erwähnten optimalen Praktiken zeigen die von der Industrie einzuschlagende Richtung.

Mögliche Lücken müssen von der Industrie selbst geschlossen werden. Folgende Gebiete sind nach Ansicht der Kommission von entscheidender Bedeutung:

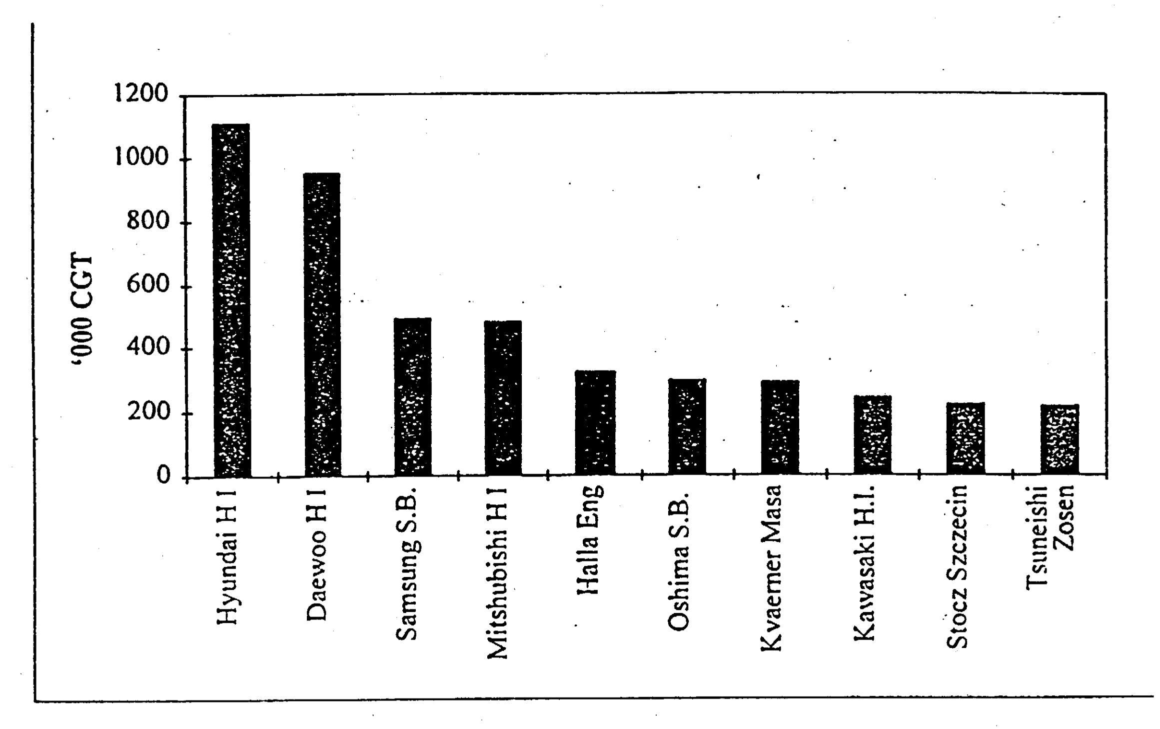
### 1. Zusammenarbeit und größenbedingte Kosteneinsparungen

Die Produktion einzelner maßgeschneiderter Schiffe mit relativ hohen Kosten pro Einheit - gegenwärtig eine der Stärken der europäischen Schiffswerften - könnte sich als wettbewerbshemmend erweisen, wenn Standardschiffe gefragt sind. Der Produktionsumfang kann sich signifikant auf die Kosten auswirken, insbesondere wenn Serienfertigung möglich ist.

Die Schiffbauer könnten eine Einigung europäischer Kräfte anstreben, weil selbst große europäische Schiffbauer im Vergleich zu ihren japanischen und südkoreanischen Konkurrenten relativ klein sind (Schaubild 3). Dies gereicht ihnen bei der Nutzung größenbedingter Kosteneinsparungen zum Nachteil. Diese Einsparungen fallen bei der Absatzförderung, Forschung und Entwicklung einschließlich des Technologietransfers, der Entwicklung gemeinsamer Normen und Module oder beim Einkauf ins Gewicht. Die europäischen Schiffswerften müssen deshalb ihre Kräfte mehr vereinen und enger zusammenarbeiten als bisher, um diese Einsparungen erzielen zu können. Diese Zusammenarbeit muß sich nach kommerziellen Gesichtspunkten richten und absolut freiwillig sein. Die europäischen Werften müssen

die herkömmliche Mißtrauensschranke überwinden. Die Industrie muß selbst über ihre strukturellen Mängel hinwegkommen.

<u>Schaubild 3</u>: *Werftkapazität in BRZ*




<u>Quelle:</u> *ISL nach Angaben von Lloyds Maritime Information Services und Ernst & Young fieldwork*

Die Erfahrungen im Rahmen der europäischen Zusammenarbeit EUROYARDS, die sich auf vier große europäische Schiffswerften erstreckt, sowie Zusammenarbeitsprojekte kleinerer Werften wie CONOSHIP in den Niederlanden oder MSG in Deutschland geben zu Hoffnung Anlaß. Sie zeigen, daß dank gemeinsamen Einkäufen, der Vereinfachung und Normung der Planungsspezifikationen Kosteneinsparungen von 10-20 % erzielt werden können.

Im Bereich der Forschung und Entwicklung bildet COREDES innerhalb des Ausschusses der European Shipbuilders' Association (CESA) eine Gruppe, die die Zusammenarbeit zum Ziel hat.

Die Gestaltung der Beziehungen zwischen Schiffswerften und Lieferanten und Zulieferern ist im Zusammenhang mit der Gesamtproduktivität und den Kosten von entscheidender Bedeutung. Wie bereits im Zusammenhang mit den optimalen Praktiken festgestellt, gehört hierzu eine enge Zusammenarbeit mit den Zulieferanten bei der Entwicklung, wobei diese durch die Lieferung schlüsselfertiger Anlagen mehr Verantwortung übernehmen sollen. Aufgrund von Marktinformationen ist anzunehmen, daß die japanischen Werften dank einer engen Zusammenarbeit mit den Stahllieferanten eine 10%ige Kosteneinsparung erzielen.

In ähnlicher Weise können Beziehungen zu Reedern für die Werften größere Vorteile mit sich bringen.

Die Kommission fordert ausdrücklich eine klar gerichtete Zusammenarbeit zwischen europäischen Schiffswerften und spornt auch kleine und mittlere Unternehmen dazu an, nicht nur in ihrem eigenen Land, sondern auch über die Grenzen hinweg Beziehungen zu unterhalten.

Die Industrie hat bereits erste Schritte unternommen. Eine neulich von CESA durchgeführte Studie ließ das Vorhandensein eines beträchtlichen Potentials für Zusammenarbeit zwischen europäischen Werften auf verschiedenen Gebieten erkennen. Die oben erwähnten Anstrengungen der Industrie sind nach Ansicht der Kommission nur erste Schritte in dieser Richtung. Sie müssen verstärkt werden. Die Werften sollten selbst entscheiden, welche Form der Zusammenarbeit für ihren Bedarf am besten geeignet ist. Die Wahl sollte unter Berücksichtigung der Marktbedingungen getroffen werden. Nur auf diese Weise können europäische Werften ihre Struktur künftig an die Anforderung des weltweiten Wettbewerbs anpassen, wenn sie auf dem offenen Markt überleben wollen.

2. Absatzförderung

Die Industrie muß auch ohne Unterlaß nach neuen Märkten Ausschau halten, beispielsweise die Erstellung von Öl- und Gasbohrplattformen oder die Abwrackung von Schiffen, da die Nachfrage nach Verschrottung von Schiffen wegen der verschärften internationalen Sicherheitsbestimmungen zunehmen dürfte.

Zur Zeit bestellen japanische und koreanische Eigentümer Schiffe ausschließlich in ihrem Land oder ihrer Region, während europäische Reeder einen wesentlichen Teil ihrer Aufträge außerhalb Europas vergeben. Die Industrie muß sich bemühen, den fernöstlichen Markt nach Möglichkeit zu öffnen, jedoch auch europäische Aufträge in Europa zu erteilen. Die europäische Industrie muß bei ihren Verkaufs- und Absatzförderungsbemühungen stärker agieren - vorausschauend, systematisch und beharrlich - als nur zu reagieren.

## VI. Vorschläge für die künftige Beihilfepolitik

Gleichzeitig mit dieser Mitteilung legt die Kommission Vorschläge für eine neue Beihilferegelung vor, welche die Siebte Richtlinie spätestens nach deren vorgeschlagenen Ablauf Ende 1998, vorzugsweise jedoch früher ersetzen soll. [6]Nachstehend folgt ein kurzer Überblick über die Kernpunkte der Neuregelung und die wichtigsten Änderungen gegenüber der bisherigen Politik.

Hinsichtlich der Betriebsbeihilfen spricht einiges für die unverzügliche Abschaffung bei Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung. Der Wirtschaftszweig hatte bereits hinreichend Zeit, um sich auf die Beseitigung solcher Beihilfen einzustellen, denn ursprünglich wurde davon ausgegangen, daß das OECD-Übereinkommen (das diese Beihilfen untersagt) am 1. Januar 1996 in Kraft tritt. Da wegen der noch ausstehenden Ratifizierung des Übereinkommens durch die USA gewisse Unsicherheiten über die Ausrichtung der künftigen Politik bestehen, scheint es angemessen, eine kurze und endgültige Übergangsfrist vorzusehen, während deren weiterhin auftragsbezogene

[6] KOM(97) 469

Betriebsbeihilfen bis zu den geltenden Höchstgrenzen gewährt werden können. Vorgeschlagen wird, daß diese Übergangszeit am 31. Dezember 2000 abläuft (Artikel 3.1). Die Gemeinschaft ist nach wie vor der Überzeugung, daß das OECD-Übereinkommen die beste Option darstellt. Diese Übergangszeit ermöglicht es daher, sich weiterhin um ein Inkraftsetzen des Übereinkommens zu bemühen.

Ein Jahr vor der Aufhebung der Betriebsbeihilfen wird die Gemeinschaft die Marktlage prüfen und beurteilen, ob europäische Schiffswerften wettbewerbsverzerrender Preispolitik ausgesetzt sind. Sollte sich jetzt oder später herausstellen, daß die Industrie durch solche Praktiken einschließlich unlauterer Preisunterbietungen geschädigt wird, zieht die Gemeinschaft die Einführung von geeigneten Maßnahmen in Erwägung.

Ab 1. Januar 2001 werden auftragsbezogene Beihilfen nur noch in Form von Inlands- und Exportkrediten gemäß der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe zulässig sein, die - wie bisher - bis zum 31. Dezember 2000 bei der Beihilfehöchstgrenze nicht berücksichtigt werden (Artikel 3.4). Da diese OECD-Vereinbarung aus dem Jahre 1981 in Kraft bleibt, schlägt die Kommission vor, daß die einschlägigen Bestimmungen weiterhin Anwendung finden. Allerdings wird eingeräumt, daß einige Bestimmungen der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe aus dem Jahre 1994, die noch nicht in Kraft getreten ist, den Realitäten des Marktes eher entsprechen und es daher zweckmäßig wäre, diese in die neue Regelung aufzunehmen. Die damit verbundenen technischen und rechtlichen Aspekte müssen näher untersucht werden.

Für andere Formen von Betriebsbeihilfen, z.B. nicht-auftragsbezogene Beihilfen (wie Verlustausgleich und Rettungsbeihilfen) gelten die spezifischen neuen Vorschriften für Umstrukturierungsbeihilfen (siehe Unten).

Vorgeschlagen wird, daß **auftragsbezogene Beihilfen,** die im Rahmen der **Entwicklungshilfe gewährt werden,** weiterhin zulässig sein sollen (Artikel 3.5), obgleich die Kommission Bedenken hat, daß solche Beihilfen, die nur von wenigen Mitgliedstaaten gewährt werden, eine Betriebsbeihilfe darstellen könnten, um den Fortbestand von Werften zu sichern und so unerwünschte Auswirkungen auf den Wettbewerb innerhalb der EU haben könnten. Da jedoch diese Art von Beihilfen nach den OECD-Regeln zulässig ist, würden die EU-Werften gegenüber ihren internationalen Wettbewerbern ungerechterweise benachteiligt, wenn ihnen die Inanspruchnahme solcher Beihilfen verwehrt würde. Allerdings schlägt die Kommission strengere Regeln vor: so müssen Schiffbauaufträge, für die eine solche Beihilfe gewährt werden soll, im Wege einer Ausschreibung vergeben werden und außerdem ist eine laufende Überwachung vorgesehen, um einen etwaigen Mißbrauch auszuschließen.

**Stillegungsbeihilfen** (Artikel 4) sind auch künftig erforderlich, um die unvermeidbare Strukturanpassung des Wirtschaftszweigs zu erleichtern. Dabei geht es vor allem um Sozialbeihilfen, um die sozialen Auswirkungen aufzufangen sowie Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Stillegung verursachten normalen Kosten, die im Falle einer teilweisen Stillegung auch zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Werft beitragen können. Damit jedoch etwaige Verzerrungen im innergemeinschaftlichen Wettbewerb auf ein Mindestmaß reduziert werden, muß ein echter und endgültiger Kapazitätsabbau erfolgen. Nach den geltenden Vorschriften müssen stillgelegte Werften mindestens fünf Jahre endgültig geschlossen bleiben und dürfen erst nach Ablauf weiterer fünf Jahre nur mit vorheriger Genehmigung der Kommission den Betrieb wieder aufnehmen. Da auf dem Weltschiffbaumarkt

weiterhin ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage besteht und die Zukunftsaussichten ungünstig sind, ist wohl kaum mit einer Entwicklung zu rechnen, die es für die Kommission zweckmäßig erscheinen ließe, die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Werftanlagen im zweiten Fünfjahreszeitraum zu genehmigen. Daher wird vorgeschlagen, daß stillgelegte Anlagen für einen Zeitraum von zehn Jahren nicht mehr für Schiffbautätigkeiten genutzt werden dürfen, wobei nach Ablauf der ersten fünf Jahre keine Überprüfung möglich sein soll.

Eine weitere Form der Förderung, um die Strukturanpassung zu erleichtern und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, sind **Umstrukturierungsbeihilfen**. Die Siebte Richtlinie weist diesbezüglich eine Lücke auf, da sich die einschlägigen Bestimmungen auf Investitionsbeihilfen konzentrieren und andere Umstrukturierungshilfen wie Kapitalzuführungen, Schuldabschreibungen, bezuschußte Darlehen und Rettungsbeihilfen außer Acht lassen. Deshalb wird vorgeschlagen, daß die neue Regelung spezifische Vorschriften enthält, die sich auf die allgemeinen Gemeinschaftsleitlinien für solche Beihilfen stützen (Artikel 5). Anhand der Erfahrungen mit früheren Umstrukturierungsfällen in der Schiffbauindustrie schlägt die Kommission außerdem vor, daß vor allem der Grundsatz, wonach es bei dieser Form der Beihilfe um eine "einmalige und letztmalige" Zuwendung handeln muß, sehr strikt angewandt wird und die Überlebensprogramme streng beurteilt und überwacht werden.

Ein Schlüsselelement bei der Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen werden Art und Umfang des verlangten Kapazitätsabbaus sein, um wettbewerbsverzerrende Auswirkungen auf den Gemeinschaftsmarkt möglichst gering zu halten. Um sicherzustellen, daß ein tatsächlicher Kapazitätsabbau erfolgt, der die Marktposition des Beihilfeempfängers effektiv beeinflußt, schlägt die Kommission vor, daß das Produktionsniveau der vorhergehenden fünf Jahre und nicht die fiktive Kapazität der Werft als Bewertungsfaktor herangezogen wird.

In bezug auf Investitionsbeihilfen räumt die Kommission ein, daß Investitionen wichtig sind, damit die EU-Werften ihre Produktivität spürbar steigern und somit ihre Wettbewerbsposition verbessern können. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß Stützungsmaßnahmen den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt nicht in unbilliger Weise verfälschen. Bei dem vorgeschlagenen Ansatz wird deshalb zwischen **Investitionsbeihilfen für Innovation** (Artikel 6) und **regionalen Investitionsbeihilfen** zur Verbesserung und Modernisierung von Werftanlagen (Artikel 7) differenziert.

Generell legt die Kommission bei der Beurteilung von Investitionsbeihilfen zur Modernisierung und Verbesserung von Anlagen strenge Kriterien an, da solche Maßnahmen in der Regel von den Unternehmen selbst durchgeführt und in einem wettbewerbsorientierten Umfeld als Teil der normalen Unternehmenstätigkeit aus eigenen Mitteln oder über gewerbliche Kredite finanziert werden. Die Kommission anerkennt jedoch, daß solche Beihilfen einen entscheidenden Beitrag zur Überwindung struktureller Hindernisse in benachteiligten Regionen leisten können. Deshalb wird vorgeschlagen, daß solche Beihilfen zulässig sind, wenn sie im Rahmen regionaler Beihilferegelungen gewährt werden, sofern das geförderte Projekt zum Ziel hat, die Produktivität bestehender Anlagen zu erhöhen.

Innovation ist ein Schlüsselelement für mehr Wettbewerbsfähigkeit. Um Innovationen, die ein höheres industrielles und technologisches Risiko beinhalten, stärker zu fördern, können nach dem Kommissionsvorschlag Vorhaben zur Entwicklung innovativer Produkte und Verfahren, die derzeit von anderen EU-Schiffbauunternehmen nicht gewerblich genutzt werden, Anreize gewährt werden.

Forschung und Entwicklung (FuE) ist ein weiteres wichtiges Instrument, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus mittel- und langfristig zu fördern. Deshalb sollen FuE-Beihilfen, die in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche FuE-Beihilfen gewährt werden, weiterhin zulässig sein (Artikel 8). Im Hinblick auf die Gleichbehandlung des Schiffbaus mit den anderen Wirtschaftszweigen wird vorgeschlagen, daß Umweltschutzbeihilfen, die mit dem einschlägigen Gemeinschaftsrahmen in Einklang stehen, ebenfalls zulässig sind (Artikel 9).

Um eine umfassende Transparenz zu gewährleisten und der Kommission eine strikte Beihilfenkontrolle zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, daß die derzeit strengen Notifizierungs- und Überwachungsvorschriften mit einigen Verbesserungen beibehalten werden (Artikel 10 und 11).

Da der Vorschlag einschneidende Änderungen der geltenden Vorschriften vorsieht, sollte die Verordnung für einen Zeitraum von fünf Jahren bis Ende 2003 gelten, damit die neue Strategie in dem betreffenden Sektor strukturelle Wirkung zeitigen kann.

Die neue Politik weicht in verschiedener Hinsicht von dem in der Siebten Richtlinie gewählten Konzept ab, wobei hervorzuheben ist:

– Betriebsbeihilfen sind ab 31.12.2000 nicht mehr vorgesehen.

– Investitionsbeihilfen werden auf der Grundlage genehmigter regionaler Beihilferegelungen für 5 Jahre gewährt.

– Außerdem sind Innovationsbeihilfen für eine Dauer von 5 Jahren vorgesehen.

– Für Schiffbauer werden die allgemeinen Gemeinschaftsregeln über staatliche Beihilfe zur Rettung und Umstrukturierung von in Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen sowie für Umweltbelange angewandt.

In ähnlicher Weise weicht die neue Politik in verschiedenen Punkten vom OECD-Schiffbauübereinkommen ab; die wichtigsten davon sind:

– Betriebsbeihilfen sind bis 31. Dezember 2000 erlaubt.

– Ein Instrument gegen wettbewerbsverzerrende Preispolitik wie im OECD-Übereinkommen ist nicht vorgesehen, dagegen wird der Markt überwacht, und gegebenenfalls können Maßnahmen ergriffen werden.

– Investitions- und Innovationsbeihilfen sind vorgesehen.

– Beihilfen für Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen und Umweltbeihilfen können gewährt werden.

## VII. Ausrichtung der Nachfrage auf europäische Werften

Am 6. Mai 1997 nahm die Kommission überarbeitete Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr an[7]. Diese Leitlinien betreffen Betriebsbeihilfen für europäische Reeder. Insoweit es sich dabei um Investitionsbeihilfen zum Kauf von Schiffen handelt, sind diese Beihilfen nicht für spezifische Werften bestimmt.

Die Mitgliedstaaten sollten erwägen, Steuervorteile oder staatliche Garantien für den Kauf neuer Schiffe mit der Bedingung zu verknüpfen, diese Schiffe in Europa bauen zu lassen. Die Anforderung "im Inland gebaut" wird *de facto* oder *de jure* in den einzelstaatlichen Schiffbau-Investitionsregelungen bestimmter Mitgliedstaaten, der Vereinigten Staaten, Japans und Südkoreas angewandt und ist unter bestimmten Bedingungen mit der OECD-Vereinbarung über den Schiffbau vereinbar. Es entspricht auch der Politik der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr[8], die den Einsatz sicherer und sauberer Schiffe zum Ziel hat, wenn Beihilfen nur für Schiffe gewährt werden, die in der Europäischen Union gebaut sind und sehr hohen Sicherheitsanforderungen entsprechen.

## VIII. Die Gemeinschaft

Die Gemeinschaft muß einen Rahmen festlegen und beibehalten, der der Industrie die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht und sie gegen unlauteren Wettbewerb durch Drittländer schützt.

### 1. Sicherung gleicher Ausgangsbedingungen

Wettbewerbsverzerrungen infolge staatlicher Beihilfen und Beschränkungen des Marktzugangs in Drittländern schwächen die Wettbewerbsstellung der europäischen Schiffbauer. Die Kommission versucht, solche Einschränkungen zu beseitigen. Halten die unlauteren Handelspraktiken an, so werden die Anstrengungen der europäischen Industrie zur Verbesserung der Produktivität und Leistung erfolglos bleiben. Um dieses Problem in Angriff zu nehmen, wurde das OECD-Übereinkommen ausgehandelt. In Ermangelung dieses Übereinkommens oder zusätzlich zu diesem, falls es in Kraft tritt, muß die Gemeinschaft ihre Industrie verteidigen.

Die Bemühungen zur Öffnung der relativ geschlossenen Märkte einiger Länder sind mit dem Ziel zu verstärken, die festgestellten Hemmnisse abzubauen. Die Anwendung handelspolitischer Instrumente ist zwar im Schiffbau schwierig, muß jedoch im Rahmen der Marktöffnungsstrategie[9] entweder auf bilateralem Wege (beispielsweise Zusammenarbeitsübereinkommen EU/Korea) oder in multilateralen Gremien (WTO, OECD) geprüft werden. Die neue Verordnung über Handelshemmnisse[10] bietet eine breite Palette von Maßnahmen, die die Gemeinschaft gegen Maßnahmen oder Praktiken von Drittländern,

---

[7] ABl. Nr. C 205 vom 5.7.1997.

[8] "Eine Gemeinschaftspolitik für die Sicherheit im Seeverkehr" KOM(93)66 endg.

[9] Siehe Mitteilung der Kommission "Welthandel als globale Herausforderung: Eine Marktöffnungsstrategie der Europäischen Union", KOM(96)53 endg.

[10] Verordnung des Rates 3286/94 vom 22.12.94, ABl. Nr. L 349 vom 31.12.1994, S. 71.

die mit internationalen Verpflichtungen im Widerspruch stehen, ergreifen kann. Die Rechte hierzu wurden ihr durch internationale Übereinkommen übertragen.

Außerdem wurde der Kommission seitens der südkoreanischen Regierung versichert, daß sie keine Stützmaßnahmen zur Rettung von Werften ergreifen werde, die infolge ihres auf Kapazitätserhöhungen ausgerichteten Investitionsplans in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind. Diese Versicherung wurde bei der Ratifikation des OECD-Übereinkommens abgegeben. Die Kommission sollte jedoch auf bilateralem Wege versuchen, diese Vereinbarung aufrecht zu erhalten und zu überwachen, selbst wenn das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt.

2. Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation

Die Förderung von Forschung und Entwicklung und deren rascher Umsetzung in Innovationen ist der Schlüssel zu größerer Wettbewerbsfähigkeit. In Japan haben die Schiffbauer erheblich in FuE investiert. Die daraus resultierende technologische Spitzenstellung ist einer der Gründe für ihre Wettbewerbsfähigkeit. Und die japanischen Werften setzen diese Investitionen fort. Die Europäische Union verfügt durchaus über die notwendigen Forschungskapazitäten, um damit Schritt halten zu können, allerdings müssen sich die europäischen Schiffbauer viel stärker auf FuE konzentrieren.

Bei der Förderung von FuE sollte die Europäische Union eine Verbesserung des Produktionsprozesses selbst sowie die Entwicklung sicherer, leistungsfähiger Schiffe und einer neuen, modernen Konzeption für technisch ausgereifte Schiffe und Bordsysteme im Auge haben.

Sicherlich haben auch andere auf maritime Tätigkeiten ausgerichtete Industriezweige wie die Hersteller von Schiffahrtskommunikationsgeräten, Dienstleistungsunternehmen in Tourismus und Verkehr ihre eigene FuE. Ihre Nachfrage kann dem Schiffbau in der EU zugute kommen. Zu diesem Zweck hat die Kommission bereits die Task Force "Maritime Systeme der Zukunft" ins Leben gerufen, die in enger Zusammenarbeit mit der Branche die vorrangigen FuE-Schwerpunkte festlegen, für die nötige Synergie zwischen den verschiedenen Forschungsprogrammen der Kommission sorgen und Überschneidungen vermeiden helfen soll. Die Task Force hat ihre Arbeit 1995 aufgenommen und kann bereits erhebliche Fortschritte verzeichnen. So hat sie die Prioritäten in einem integrierten FuE-Plans festgelegt. Aber sie muß ihre Koordinierungsarbeit fortsetzen und dabei vor allem bei den Prioritäten mehr ins Detail gehen. So können die Kommission und die Branche am besten von den vorhandenen Geldern profitieren und ihre Anstrengungen auf die praktischen Bedürfnisse konzentrieren. Dies könnte eine raschere Umsetzung der Forschungsergebnisse in Innovationen sicherstellen. Selbstverständlich sollten diese Anstrengungen in enger Zusammenarbeit mit den Regierungen der Mitgliedstaaten unternommen werden.

In Anbetracht der Tatsache, daß der Schiffbau und die übrigen maritimen Wirtschaftszweige sofort intensive und zielgerichtete Forschung und Entwicklung benötigen, hat die Kommission die Schlüsselaktion "Meerestechnologien" in ihren Vorschlag für das 5. Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, Technologische Entwicklung und Demonstrationsaktivitäten, KOM(97) 142 endg. vom 30.04.1997, aufgenommen. Ziel ist es, unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, die Entwicklung und Integration von Technologie im Hinblick auf meeresbezogene Anwendungen zu fördern. Damit soll die Gemeinschaft in die Lage versetzt werden, das Potential der Meere voll auszuschöpfen und die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen

Wirtschaft zu stärken, also eine veritable "Meerespolitik" zu entwickeln. Das Schwergewicht wird auf den hierfür benötigten Technologien liegen:

- Entwicklung moderner, sicherer und effizienter Schiffe;

- bessere Nutzung der See für den wirtschaftlichen Transport von Gütern und Personen (moderne Hafeninfrastruktur, regionale Seeverkehrssysteme) in Verbindung mit der Schlüsselaktion "Nachhaltige Mobilität und Intermodalität";

- rationelle und nachhaltige Nutzung des Meeres als Quelle von Energie und mineralischen Rohstoffen (insbesondere Off-Shore und Unterwassertechnologien).

Die Herausforderung besteht darin, FuU in eine gemeinsame Strategie einzubinden, um die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schiffbaus im ganzen zu sichern. Dabei ist es wichtig, auch die Zulieferindustrie mit einzubinden, die großteils aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht; je nach Schiffstyp bestehen 50-80 % des Gesamtwertes aus Leistungen von außerhalb der Werft. Eine enge Zusammenarbeit mit den Regierungen der Mitgliedstaaten ist unerläßlich, um die FuE-Tätigkeiten zu koordinieren, Überschneidungen zu vermeiden und die knappen finanziellen Mittel optimal zu nutzen.

Ferner muß das Potential der Informations- und Kommunikationstechnologien bei der Innovation in vollem Umfang genutzt werden. Die Informationsgesellschaft und die auf diese ausgerichtete Schlüsselaktion des fünften Aktionsprogramms bieten in diesem Zusammenhang zahlreiche Möglichkeiten. Der Schiffbau ist eine Systemindustrie, in der eine effiziente Kommunikation zwischen Schiffbauern, Reedern und Zulieferern - hierzu gehören insbesondere KMU - unabdingbar ist. Deshalb ist der Schiffbau ein ideales Einsatzgebiet für Informations- und Kommunikationstechnologien, die erhebliche Effizienzverbesserungen ermöglichen. Informationstechnologien können insbesondere durch computergestützte Planung und Konstruktion zu erheblichen Verkürzungen der Bauzeiten führen. Dank einer verbesserten Anwendung der Informations- und Kommunikatonstechnologien kann die Synergiewirkung zwischen einzelnen Werften stark erhöht werden, auch wenn sie geographisch weit voneinander entfernt liegen. Einzelne Werften können sich einem CAD/CAM-Zentrum anschließen, das Normbauteile ausarbeitet, oder an eine zentralisierte Stahlteil-Schneideanlage.

Die G-7-Staaten haben die Bedeutung von Anwendungen der Informationstechnologie für die Schiffahrtsindustrien erkannt und im Februar 1995 in Brüssel das Projekt MARIS (Maritime Informationsgesellschaft) initiiert. Dies ist unter den 11 von den G-7-Staaten beschlossenen Vorhaben das einzige Industrieprojekt; den Vorsitz führen die EU und Kanada. Die G-7 kam ferner überein, erste Ergebnisse von MARIS auf der EXPO '98 in Lissabon vorzustellen. Das Teilprojekt MARVEL befaßt sich speziell mit der intelligenten Fertigung im Schiffbau. Andere Teilprojekte sind MARSOURCE (Erhalt der Fischbestände), MARTRANS (Logistik und multimodaler Verkehr) und SAFEMAR (Verbesserung der Seesicherheit durch Schiffsmelde- und elektronische Anzeigesysteme). Die größtmögliche Verbreitung der Ergebnisse der MARIS dürfte die Anwendung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien in der Industrie fördern.

3. Unterstützung der industriellen Zusammenarbeit

Die Kommission unterstützt horizontale und vertikale industrielle Zusammenarbeit. Zu diesem Zweck gründete sie 1991 das Maritime Industrie-Forum. Dieses spielt eine Schlüsselrolle als Podium für den Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten der maritimen Industrie, Meeresforschung und -entwicklung sowie der Kommission zur Erörterung politischer, technischer und operationeller Fragen und trägt dadurch zur Entstehung eines Vertrauensklimas bei.

Abgesehen von diesem Forum unterstützt die Kommission die Zusammenarbeit zwischen Werften oder Gruppen von Werften sowie zwischen Werften, Lieferanten und Reedern.

d. Förderung der Nachfrage

– Kurzstreckenseeverkehr

Die Kommission ist verpflichtet, jede Initiative der Industrie zur Stärkung der Märkte zu unterstützen. Ein Beispiel ist der Kurzstreckenseeverkehr. Ein erhöhter Anteil am Kurzstreckenseeverkehr im europäischen Gütertransport würde nicht nur zur Minderung der Überlastung auf den Landverkehrsadern beitragen und dadurch den Umweltschutz fördern, sondern auch eine Nachfrage nach den betreffenden Schiffstypen entstehen lassen. Der Markt für diese Schiffe ist stärker regional orientiert als bei den Hochseeschiffen. Die diesbezügliche Nachfrage käme deshalb europäischen Schiffbauern einschließlich der kleinen und mittleren Unternehmen zugute. Wie die Kommission in der Mitteilung über die Entwicklung des Kurzstreckenverkehrs in Europa (KOM(95)317), hervorhob, müssen sowohl die Union als auch die Mitgliedstaaten zur Verbesserung der notwendigen Infrastruktur beitragen, um den Kurzstreckenseeverkehr für die Schiffahrtsunternehmen zu einer interessanten Alternative zu machen. Hierzu müssen Hafeninfrastrukturen und Hafenmanagement verbessert und Einrichtungen für den kombinierten Verkehr geschaffen werden. Diese Frage sollte sowohl in den Forschungsprogrammen der Kommission als auch im Forum für maritime Industrien aufgegriffen werden.

– Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften

Mit einer strikten Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften für Schiffe könnte der Einsatz von Substandardschiffen in Europa unterbunden. werden. Die Hafenstaatkontrolle stellt ein wirksames Mittel dar, um solchen Schiffen das Einlaufen in europäische Häfen zu verbieten. Gelingt dies der EU, so hat sie einen Riesenschritt zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zur Außerbetriebstellung dieser Schiffe getan. Gleichzeitig würde die Nachfrage nach neuen, sicheren Schiffen erhöht. Die Kommission ist verpflichtet, eine wirksame Durchführung der Hafenstaatkontrolle zu unterstützen.

## IX. Schlußfolgerungen

Ziel der neuen Schiffbaupolitik ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, um es ihr zu ermöglichen, sich der Herausforderung eines weltweiten Wettbewerbs ohne sektorspezifische Beihilfen zu stellen. Zur Verwirklichung dieses Ziels müssen Industrie, Kommission und Mitgliedstaaten alle ihnen möglichen Anstrengungen erbringen.

1. Die Industrie muß ihre strukturellen Nachteile überwinden.

2. Die Kommission richtet die von ihr im Bereich der industriellen Wettbewerbsfähigkeit unternommenen Anstrengungen auf dieses Ziel aus:

   - Sie setzt sich nach bestem Vermögen für die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen ein.

   - Sie unterstützt besonders die Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet des Schiffbaus.

   - Sie unterstützt industrielle Zusammenarbeit.

   - Sie trägt zur Förderung der Nachfrage nach Produkten von EU-Werften bei.

3. Die Mitgliedstaaten werden ersucht, die in dieser Aufzeichnung und im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates über Beihilfen an den Schiffbau dargelegte neue Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen anzunehmen und anzuwenden. Die wichtigsten Bestimmungen dieser neuen Verordnung sind:

   a. Nach dem 31.12.2000 dürfen dem Schiffbau keine Betriebsbeihilfen mehr gewährt werden. Ein Jahr vor der Abschaffung der Betriebsbeihilfen prüft die Kommission den Markt, um zu ermitteln, ob die Schiffbauindustrie der EU auf dem Weltmarkt seitens ihrer Wettbewerber wettbewerbsverzerrenden Praktiken ausgesetzt ist, und ergreift gegebenenfalls geeignete Maßnahmen.

   b. Während einer Dauer von 5 Jahren nach Ablauf der siebten Richtlinie gelten Sonderregeln für Innovationsbeihilfen. Nach Ablauf dieser Frist gelten für diese Art von Beihilfen die gleichen Regeln wie für die übrigen Sektoren.

   c. Hinsichtlich Investitionsbeihilfen, Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen, Umwelt, Forschung und Entwicklung gelten für den Schiffbau die gleichen Regeln wie für alle übrigen Sektoren.

Das Ziel, die Schiffbauindustrie der EU insgesamt wettbewerbsfähig zu machen und die seit langem angewandte Sonderbeihilferegelung zu beenden, läßt sich nur durch vereinte Anstrengungen aller Beteiligten verwirklichen.

ANNEX X 1

## TABLE 5A - PRODUCTION - SHIPS COMPLETED

FIGURES AT THE END OF THE YEAR — 1000 CGT

| | | 1976 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EU | BELGIUM | 139,8 | 129,6 | 95,5 | 83,0 | 173,2 | 102,3 | 124,4 | 45,0 | 25,9 | 46,8 | 35,5 | 71,7 | 21,8 | 97,6 | 5,0 | 66,0 | 19,9 | 17,8 |
| | DENMARK | 560,6 | 382,4 | 343,8 | 329,2 | 338,5 | 355,4 | 444,0 | 350,7 | 194,4 | 277,2 | 287,0 | 305,5 | 350,9 | 414,5 | 354,3 | 307,4 | 420,8 | 373,9 |
| | FINLAND | N/A | 371,9 | 407,5 | 440,6 | 503,3 | 419,1 | 282,9 | 260,4 | 145,3 | 262,7 | 321,2 | 379,0 | 211,6 | 210,2 | 191,0 | 122,9 | 342,8 | 361,7 |
| | FRANCE | 672,4 | 267,8 | 443,3 | 353,3 | 356,8 | 357,2 | 164,1 | 145,0 | 207,9 | 63,2 | 198,8 | 114,0 | 171,1 | 182,4 | 65,0 | 103,1 | 244,4 | 209,7 |
| | GERMANY (1) | 1468,0 | 672,8 | 1270,3 | 1181,5 | 1267,8 | 1164,7 | 1143,2 | 1067,0 | 764,7 | 885,0 | 846,5 | 1001,6 | 810,1 | 958,3 | 853,0 | 960,6 | 1073,4 | 1122,5 |
| | GREECE | N/A | 12,8 | 5,2 | 61,8 | 35,7 | 39,8 | 43,8 | 24,7 | 6,6 | 12,3 | 12,5 | 45,5 | 6,3 | 0,0 | 6,6 | 0,0 | 0,0 | 4,5 |
| | IRELAND | 20,3 | 3,0 | 17,0 | 0,0 | 19,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | ITALY | 353,9 | 345,5 | 359,2 | 156,2 | 217,0 | 182,3 | 123,8 | 60,9 | 224,8 | 119,9 | 284,5 | 327,6 | 423,9 | 289,2 | 496,3 | 439,5 | 310,4 | 563,7 |
| | NETHERLANDS | 940,0 | 249,5 | 341,6 | 390,0 | 415,8 | 259,3 | 310,2 | 262,8 | 146,2 | 153,1 | 171,9 | 263,5 | 357,0 | 270,9 | 236,0 | 319,0 | 299,4 | 344,4 |
| | PORTUGAL | 53,0 | 35,3 | 6,4 | 31,2 | 124,7 | 18,5 | 40,3 | 61,0 | 26,3 | 23,0 | 46,3 | 64,6 | 38,5 | 64,4 | 62,3 | 16,5 | 18,6 | 30,6 |
| | SPAIN | 734,0 | 441,4 | 556,8 | 587,4 | 488,7 | 345,9 | 400,3 | 229,8 | 328,4 | 326,4 | 306,0 | 364,8 | 301,2 | 428,3 | 364,7 | 233,3 | 205,1 | 387,2 |
| | SWEDEN | N/A | 334,5 | 421,0 | 253,2 | 293,8 | 179,8 | 127,4 | 115,5 | 123,0 | 72,1 | 34,4 | 45,1 | 46,3 | 32,4 | 24,3 | 0,0 | 47,4 | 25,8 |
| | UNITED KINGDOM | 985,1 | 458,6 | 243,2 | 394,0 | 319,3 | 305,3 | 164,4 | 141,5 | 162,3 | 113,2 | 157,3 | 144,6 | 170,5 | 139,5 | 148,4 | 139,1 | 86,2 | 124,7 |
| TOTAL EU | | 5927,1 | 3705,1 | 4510,8 | 4261,4 | 4553,8 | 3729,6 | 3368,8 | 2764,3 | 2355,8 | 2354,9 | 2701,9 | 3127,5 | 2909,2 | 3087,7 | 2806,9 | 2707,4 | 3068,4 | 3566,5 |
| OTHER | NORWAY | N/A | 323,7 | 342,1 | 447,8 | 278,3 | 175,9 | 222,1 | 162,8 | 181,3 | 155,2 | 79,4 | 157,9 | 248,6 | 311,4 | 203,4 | 194,5 | 186,0 | 269,5 |
| AWES | POLAND | N/A | 497,7 | 346,4 | 369,5 | 277,1 | 382,4 | 357,5 | 340,0 | 300,0 | 344,0 | 237,9 | 176,6 | 223,0 | 305,8 | 263,5 | 402,4 | 488,3 | 490,9 |
| TOTAL AWES | | 8285,8 | 4526,5 | 5199,3 | 5078,7 | 5109,2 | 4287,9 | 3948,4 | 3267,1 | 2837,1 | 2854,1 | 3019,2 | 3462,0 | 3380,8 | 3704,9 | 3273,8 | 3304,3 | 3742,7 | 4326,9 |
| JAPAN | | 8348,8 | 5207,2 | 5580,9 | 5811,1 | 4908,2 | 6951,1 | 6498,4 | 5085,4 | 3795,3 | 2952,7 | 3664,1 | 4456,0 | 4417,4 | 4379,3 | 4853,8 | 5176,9 | 5643,6 | 6008,7 |
| KOREA | | 349,4 | 445,7 | 512,2 | 880,3 | 985,5 | 1014,9 | 1633,3 | 1971,4 | 1193,5 | 1504,7 | 1389,2 | 1564,2 | 1729,5 | 1995,0 | 1835,3 | 2104,2 | 2926,6 | 3602,5 |
| CHINA | | N/A | N/A | 27,9 | 104,5 | 170,4 | 297,8 | 172,4 | 214,6 | 207,3 | 253,1 | 230,0 | 303,5 | 255,4 | 282,1 | 445,9 | 480,5 | 475,3 | 777,0 |
| ROMANIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 126,4 | 146,6 | 72,1 | 21,9 | 150,0 | 153,9 |
| BULGARIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 71,0 | 61,6 | 70,6 | 78,6 | 76,7 | 85,5 |
| USSR | | N/A | 424,8 | 599,9 | 504,2 | 475,3 | 689,5 | 274,2 | 170,4 | 44,3 | 56,0 | 226,7 | 481,9 | 365,0 | | | | | |
| | RUSSIA | | | | | | | | | | | | | | 21,9 | 156,0 | 96,5 | 114,5 | 152,2 |
| | UKRAINE | | | | | | | | | | | | | | 118,6 | 153,0 | 209,6 | 175,3 | 182,7 |
| YUGOSLAVIA | | N/A | 170,6 | 224,8 | 220,5 | 217,0 | 237,2 | 281,4 | 188,4 | 3,0 | 230,5 | 327,7 | 293,4 | 239,7 | 20,7 | | | | |
| | CROATIA | | | | | | | | | | | | | | 238,1 | 104,0 | 165,2 | 96,9 | 256,8 |
| REST OF WORLD | | 5094,2 | 1860,4 | 1696,0 | 1988,5 | 1686,7 | 1519,7 | 1360,5 | 1241,8 | 1164,5 | 747,3 | 1024,2 | 1095,3 | 940,9 | 1149,6 | 1415,2 | 998,3 | 1053,0 | 1175,7 |
| TOTAL WORLD | | 22078,2 | 12635,2 | 13841,0 | 14587,8 | 13552,3 | 14998,1 | 14168,6 | 12139,1 | 9245,0 | 8598,4 | 9881,1 | 11656,3 | 11526,1 | 12118,4 | 12379,7 | 12636,0 | 14454,6 | 16721,9 |

(1) From 1980 on data includes production from Ex-GDR yards

*Source* : *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Llloyd's Maritime Information Services*

**TABLE 5B - PRODUCTION - SHIPS COMPLETED**

| | | FIGURES AT THE END OF THE YEAR | | | | | | | | | | | | | | | | | MARKET SHARES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1976 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
| EU | BELGIUM | 0,6% | 1,0% | 0,7% | 0,6% | 1,3% | 0,7% | 0,9% | 0,4% | 0,3% | 0,5% | 0,4% | 0,6% | 0,2% | 0,8% | 0,0% | 0,5% | 0,1% | 0,1% |
| | DENMARK | 2,5% | 3,0% | 2,5% | 2,3% | 2,5% | 2,4% | 3,1% | 2,9% | 2,1% | 3,2% | 2,9% | 2,6% | 3,0% | 3,4% | 2,9% | 2,4% | 2,9% | 2,2% |
| | FINLAND | N/A | 2,9% | 2,9% | 3,0% | 3,7% | 2,8% | 2,0% | 2,1% | 1,6% | 3,1% | 3,3% | 3,3% | 1,8% | 1,7% | 1,5% | 1,0% | 2,4% | 2,2% |
| | FRANCE | 3,0% | 2,1% | 3,2% | 2,4% | 2,6% | 2,4% | 1,2% | 1,2% | 2,2% | 0,7% | 2,0% | 1,0% | 1,5% | 1,5% | 0,5% | 0,8% | 1,7% | 1,3% |
| | GERMANY (1) | 6,6% | 5,3% | 9,2% | 8,1% | 9,4% | 7,8% | 8,1% | 8,8% | 8,3% | 10,3% | 8,6% | 8,6% | 7,0% | 7,9% | 6,9% | 7,6% | 7,4% | 6,7% |
| | GREECE | N/A | 0,1% | 0,0% | 0,4% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,2% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,4% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | IRELAND | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | ITALY | 1,6% | 2,7% | 2,6% | 1,1% | 1,6% | 1,2% | 0,9% | 0,5% | 2,4% | 1,4% | 2,9% | 2,8% | 3,7% | 2,4% | 4,0% | 3,5% | 2,1% | 3,4% |
| | NETHERLANDS | 4,3% | 2,0% | 2,5% | 2,7% | 3,1% | 1,7% | 2,2% | 2,2% | 1,6% | 1,8% | 1,7% | 2,3% | 3,1% | 2,2% | 1,9% | 2,5% | 2,1% | 2,1% |
| | PORTUGAL | 0,2% | 0,3% | 0,0% | 0,2% | 0,9% | 0,1% | 0,3% | 0,5% | 0,3% | 0,3% | 0,5% | 0,6% | 0,3% | 0,5% | 0,5% | 0,1% | 0,1% | 0,2% |
| | SPAIN | 3,3% | 3,5% | 4,0% | 4,0% | 3,6% | 2,3% | 2,8% | 1,9% | 3,6% | 3,8% | 3,1% | 3,1% | 2,6% | 3,5% | 2,9% | 1,8% | 1,4% | 2,3% |
| | SWEDEN | N/A | 2,6% | 3,0% | 1,7% | 2,2% | 1,2% | 0,9% | 1,0% | 1,3% | 0,8% | 0,3% | 0,4% | 0,4% | 0,3% | 0,2% | 0,0% | 0,3% | 0,2% |
| | UNITED KINGDOM | 4,5% | 3,6% | 1,8% | 2,7% | 2,4% | 2,0% | 1,2% | 1,2% | 1,8% | 1,3% | 1,6% | 1,2% | 1,5% | 1,2% | 1,2% | 1,1% | 0,6% | 0,7% |
| TOTAL EU | | 26,8% | 29,3% | 32,6% | 29,2% | 33,6% | 24,9% | 23,8% | 22,8% | 25,5% | 27,4% | 27,3% | 26,8% | 25,2% | 25,5% | 22,7% | 21,4% | 21,2% | 21,3% |
| OTHER | NORWAY | N/A | 2,6% | 2,5% | 3,1% | 2,1% | 1,2% | 1,6% | 1,3% | 2,0% | 1,8% | 0,8% | 1,4% | 2,2% | 2,6% | 1,6% | 1,5% | 1,3% | 1,6% |
| AWES | POLAND | N/A | 3,9% | 2,5% | 2,5% | 2,0% | 2,5% | 2,5% | 2,8% | 3,2% | 4,0% | 2,4% | 1,5% | 1,9% | 2,5% | 2,1% | 3,2% | 3,4% | 2,9% |
| TOTAL AWES | | 37,5% | 35,8% | 37,6% | 34,8% | 37,7% | 28,6% | 27,9% | 26,9% | 30,7% | 33,2% | 30,6% | 29,7% | 29,3% | 30,6% | 26,4% | 26,1% | 25,9% | 25,9% |
| JAPAN | | 37,8% | 41,2% | 40,3% | 39,8% | 36,2% | 46,3% | 45,9% | 41,9% | 41,1% | 34,3% | 37,1% | 38,2% | 38,3% | 36,1% | 39,2% | 41,0% | 39,0% | 35,9% |
| KOREA | | 1,6% | 3,5% | 3,7% | 6,0% | 7,3% | 6,8% | 11,5% | 16,2% | 12,9% | 17,5% | 14,1% | 13,4% | 15,0% | 16,5% | 14,8% | 16,7% | 20,2% | 21,5% |
| CHINA | | N/A | N/A | 0,2% | 0,7% | 1,3% | 2,0% | 1,2% | 1,8% | 2,2% | 2,9% | 2,3% | 2,6% | 2,2% | 2,3% | 3,6% | 3,8% | 3,3% | 4,6% |
| ROMANIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 1,1% | 1,2% | 0,6% | 0,2% | 1,0% | 0,9% |
| BULGARIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 0,6% | 0,5% | 0,6% | 0,6% | 0,5% | 0,5% |
| USSR | | N/A | 3,4% | 4,3% | 3,5% | 3,5% | 4,6% | 1,9% | 1,4% | 0,5% | 0,7% | 2,3% | 4,1% | 3,2% | | | | | |
| | RUSSIA | | | | | | | | | | | | | | 0,2% | 1,3% | 0,8% | 0,8% | 0,9% |
| | UKRAINE | | | | | | | | | | | | | | 1,0% | 1,2% | 1,7% | 1,2% | 1,1% |
| YUGOSLAVIA | | N/A | 1,4% | 1,6% | 1,5% | 1,6% | 1,6% | 2,0% | 1,6% | 0,0% | 2,7% | 3,3% | 2,5% | 2,1% | 0,2% | | | | |
| | CROATIA | | | | | | | | | | | | | | 2,0% | 0,8% | 1,3% | 0,7% | 1,5% |
| REST OF WORLD | | 23,1% | 14,7% | 12,3% | 13,6% | 12,4% | 10,1% | 9,6% | 10,2% | 12,6% | 8,7% | 10,4% | 9,4% | 8,2% | 9,5% | 11,4% | 7,9% | 7,3% | 7,0% |
| TOTAL WORLD | | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

(1) From 1980 on data includes production from Ex-GDR yards

*Source* : *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*

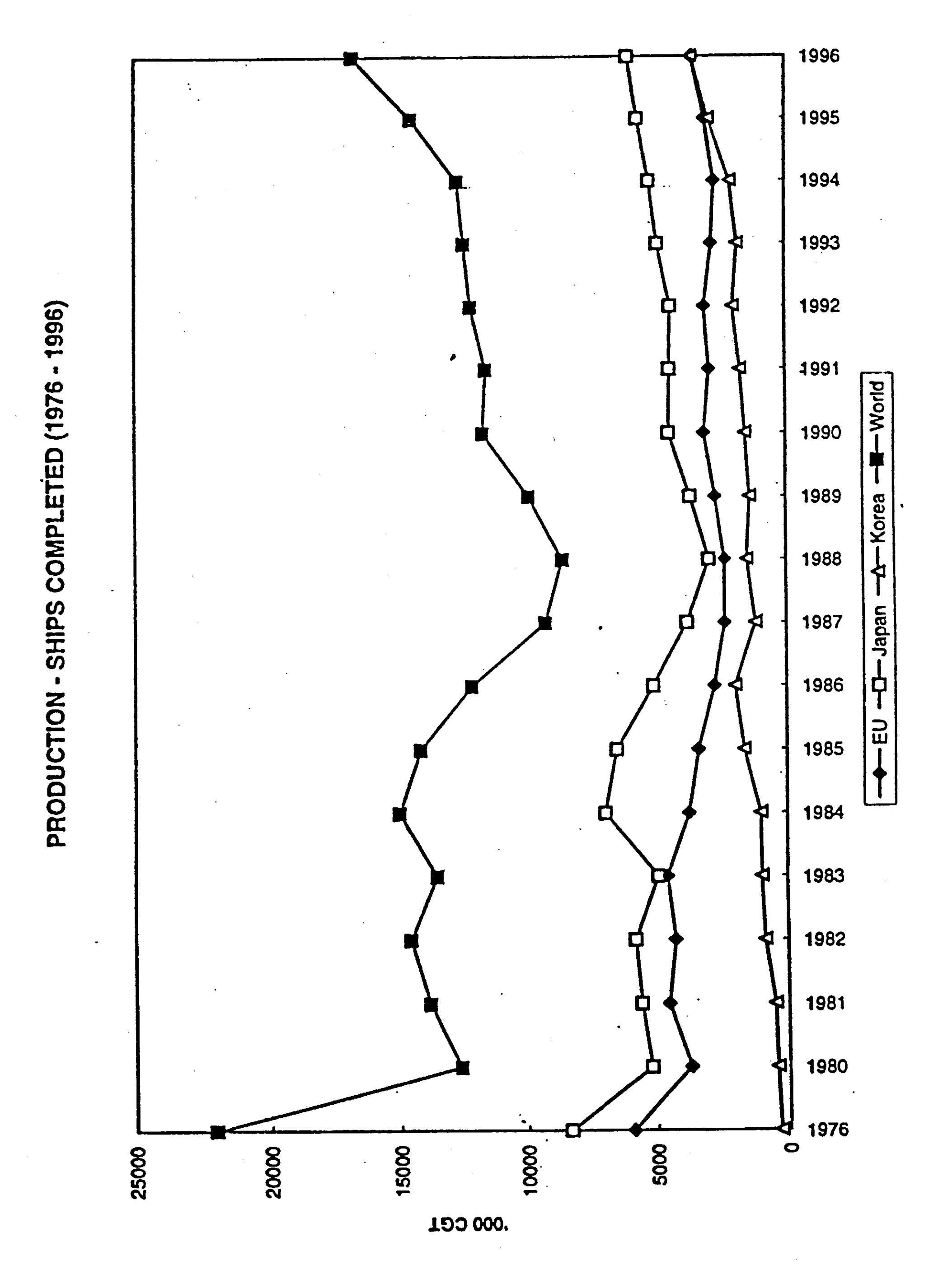

PRODUCTION - SHIPS COMPLETED (1976 - 1996)
'000 CGT
25000
20000
15000
10000
5000
0
1976
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
EU
Japan
Korea
World

TABLE 6A - NEW ORDERS

FIGURES AT THE END OF THE YEAR — 1000 CGT

| | | 1976 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EU | BELGIUM | 75,0 | 53,8 | 81,4 | 43,3 | 58,7 | 69,5 | 26,8 | 43,2 | 34,0 | 52,0 | 101,7 | 71,4 | 75,1 | 14,0 | 18,4 | 53,8 | 3,1 | 1,0 |
| | DENMARK | 317,1 | 284,6 | 296,6 | 250,6 | 428,9 | 405,2 | 86,0 | 305,9 | 219,2 | 205,3 | 192,4 | 596,4 | 265,9 | 246,6 | 390,4 | 381,9 | 109,1 | 269,2 |
| | FINLAND | N/A | 523,9 | 502,5 | 221,1 | 135,4 | 389,5 | 158,0 | 202,2 | 637,7 | 108,0 | 63,0 | 256,7 | 139,4 | 178,7 | 515,1 | 276,7 | 177,5 | 384,6 |
| | FRANCE | 63,6 | 556,4 | 333,0 | 175,9 | 136,4 | 106,5 | 262,5 | 132,4 | 60,5 | 204,6 | 165,9 | 136,2 | 327,9 | 35,0 | 226,6 | 240,0 | 65,7 | 110,8 |
| | GERMANY (1) | 726,1 | 613,0 | 1249,9 | 1239,9 | 1236,9 | 1072,9 | 1228,2 | 1297,1 | 872,4 | 877,6 | 1400,6 | 875,6 | 559,1 | 858,9 | 1029,0 | 1034,1 | 1711,2 | 797,2 |
| | GREECE | N/A | 82,4 | 4,5 | 10,3 | 4,6 | 7,4 | 29,4 | 5,1 | 6,5 | 6,1 | 5,0 | 0,8 | 8,9 | 8,7 | 7,2 | 0,0 | 0,8 | 0,0 |
| | IRELAND | 19,2 | 1,3 | 18,2 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | ITALY | 301,5 | 231,2 | 144,7 | 243,2 | 57,1 | 68,2 | 257,4 | 229,0 | 408,7 | 172,3 | 564,8 | 413,1 | 380,5 | 134,9 | 511,2 | 344,6 | 1081,3 | 661,9 |
| | NETHERLANDS | 828,4 | 373,3 | 365,2 | 309,0 | 237,3 | 248,4 | 269,8 | 137,0 | 91,9 | 356,2 | 236,3 | 277,1 | 296,7 | 211,0 | 305,2 | 342,9 | 460,1 | 552,0 |
| | PORTUGAL | 73,0 | 30,7 | 55,5 | 27,8 | 36,0 | 30,6 | 1,2 | 29,5 | 78,1 | 33,1 | 69,6 | 79,6 | 8,3 | 1,5 | 5,7 | 43,6 | 63,6 | 97,9 |
| | SPAIN | 297,0 | 737,5 | 675,2 | 323,9 | 222,1 | 92,2 | 197,6 | 258,5 | 421,7 | 453,8 | 274,1 | 487,8 | 74,8 | 127,5 | 359,9 | 404,0 | 383,9 | 331,0 |
| | SWEDEN | N/A | 205,4 | 359,3 | 164,5 | 278,4 | 34,0 | 16,1 | 59,2 | 71,4 | 13,2 | 110,1 | 3,8 | 4,3 | 23,5 | 1,0 | 0,0 | 12,2 | 99,2 |
| | UNITED KINGDOM | 627,6 | 350,2 | 410,8 | 301,5 | 150,4 | 107,6 | 224,4 | 112,0 | 116,5 | 124,2 | 209,2 | 205,1 | 172,6 | 119,8 | 65,5 | 38,8 | 107,4 | 88,6 |
| TOTAL EU | | 3126,5 | 4043,7 | 4496,8 | 3332,3 | 2982,2 | 2632,0 | 2757,4 | 2811,1 | 3018,6 | 2606,4 | 3392,7 | 3403,6 | 2313,5 | 1960,1 | 3435,2 | 3160,4 | 4175,9 | 3393,4 |
| OTHER | NORWAY | N/A | 381,6 | 408,7 | 156,4 | 108,6 | 208,2 | 129,9 | 136,4 | 139,2 | 112,1 | 398,6 | 190,9 | 118,1 | 165,0 | 251,8 | 262,9 | 232,2 | 292,9 |
| AWES | POLAND | N/A | 208,4 | 146,0 | 133,3 | 489,8 | 417,1 | 270,3 | 321,4 | 302,6 | 218,4 | 209,5 | 218,4 | 295,9 | 434,5 | 191,2 | 678,9 | 1085,2 | 484,5 |
| TOTAL AWES | | 4659,5 | 4633,7 | 5051,5 | 3622,0 | 3580,8 | 3257,3 | 3157,6 | 3268,9 | 3460,4 | 2936,9 | 4001,0 | 3812,9 | 2727,5 | 2559,6 | 3878,2 | 4102,2 | 5493,3 | 4170,8 |
| JAPAN | | 7337,5 | 6708,3 | 5823,1 | 4859,4 | 7389,1 | 6040,0 | 4440,0 | 3431,6 | 3120,5 | 3360,7 | 5879,7 | 6116,4 | 4433,0 | 3268,3 | 4681,4 | 6688,4 | 5857,4 | 6299,4 |
| KOREA | | 325,4 | 939,3 | 893,3 | 1001,5 | 2147,1 | 1180,9 | 806,5 | 1352,4 | 1942,6 | 1203,0 | 1671,4 | 2169,2 | 2278,1 | 1085,3 | 3672,6 | 3088,0 | 4113,3 | 3731,1 |
| CHINA | | N/A | N/A | 233,0 | 119,6 | 285,9 | 179,9 | 204,0 | 321,5 | 263,8 | 330,6 | 258,5 | 387,4 | 429,7 | 585,0 | 436,5 | 547,4 | 837,4 | 1257,5 |
| ROMANIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 550,4 | 57,0 | 149,6 | 140,2 | 206,0 | 104,3 |
| BULGARIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 109,9 | 45,8 | 41,5 | 63,9 | 133,6 | 40,4 |
| USSR | | N/A | 12,1 | 24,0 | 68,4 | N/A | 2,9 | N/A | N/A | N/A | 92,6 | 214,1 | 209,1 | 83,6 | | | | | |
| | RUSSIA | | | | | | | | | | | | | | 254,6 | 358,3 | 170,2 | 81,2 | 99,5 |
| | UKRAINE | | | | | | | | | | | | | | 105,9 | 290,5 | 396,7 | 191,1 | 89,6 |
| YUGOSLAVIA | | N/A | 242,3 | 76,8 | 320,0 | 123,8 | 75,0 | 329,6 | 447,3 | 130,8 | 306,9 | 478,5 | 322,6 | 127,4 | | | | | |
| | CROATIA | | | | | | | | | | | | | | 129,0 | 153,4 | 270,4 | 58,3 | 320,7 |
| REST OF WORLD | | 3659,9 | 1822,0 | 1951,4 | 1542,3 | 1323,4 | 1041,7 | 1383,7 | 660,4 | 822,0 | 895,2 | 1061,1 | 1285,9 | 1175,4 | 729,6 | 864,0 | 1285,9 | 1422,8 | 1406,0 |
| TOTAL WORLD | | 15982,3 | 14357,7 | 14053,1 | 11533,2 | 14850,1 | 11777,7 | 10321,4 | 9482,1 | 9740,1 | 9125,9 | 13564,3 | 14303,5 | 11915,0 | 8820,1 | 14526,0 | 16753,3 | 18394,4 | 17519,3 |

(1) From 1980 on data includes new orders from Ex-GDR yards

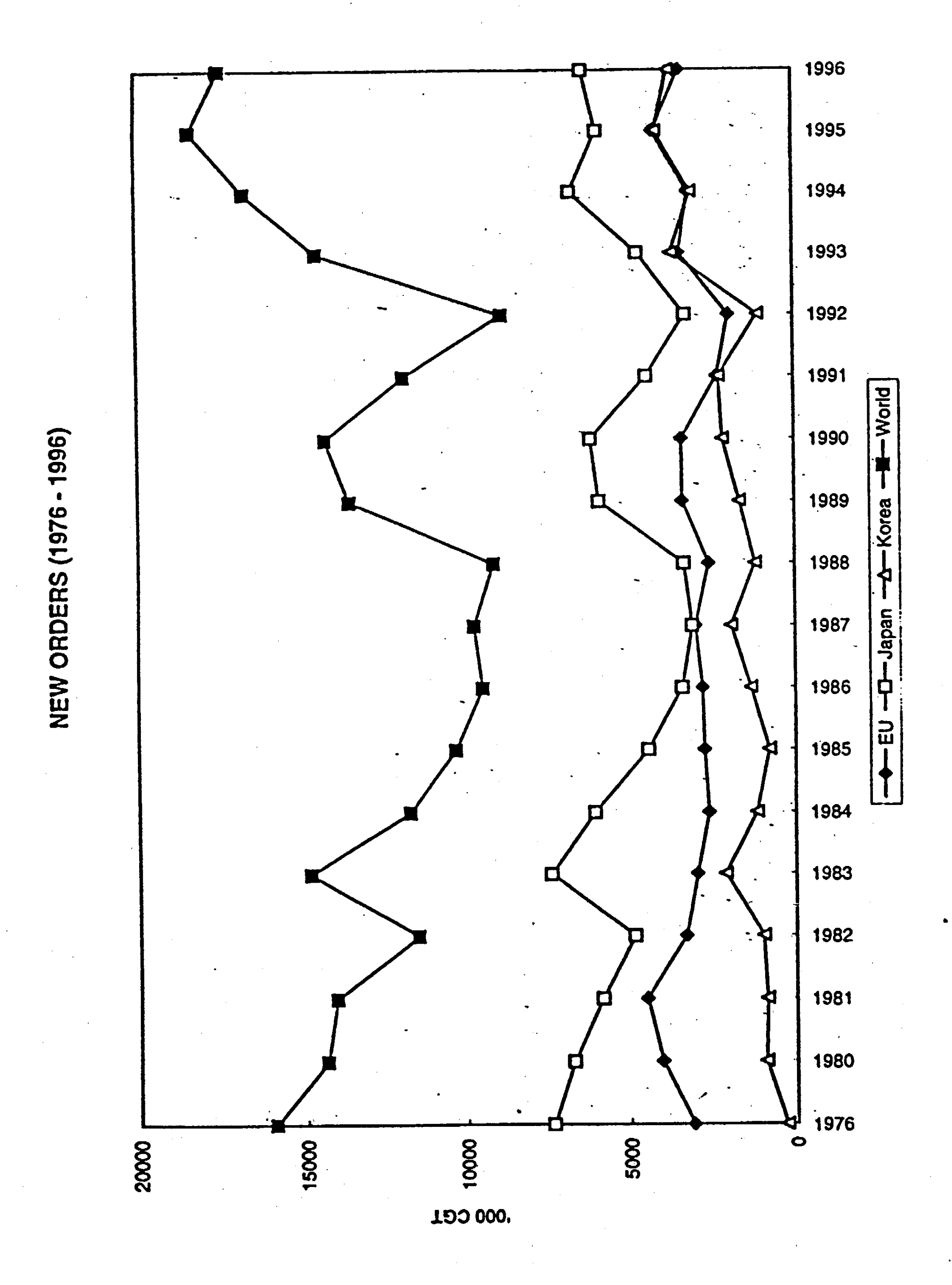
*Source : "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*

**TABLE 6B - NEW ORDERS**

| | | FIGURES AT THE END OF THE YEAR | | | | | | | | | | | | | | | | | MARKET SHARES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1976 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
| EU | BELGIUM | 0,5% | 0,4% | 0,6% | 0,4% | 0,4% | 0,6% | 0,3% | 0,5% | 0,3% | 0,6% | 0,7% | 0,5% | 0,6% | 0,2% | 0,1% | 0,3% | 0,0% | 0,0% |
| | DENMARK | 2,0% | 2,0% | 2,1% | 2,2% | 2,9% | 3,4% | 0,8% | 3,2% | 2,3% | 2,2% | 1,4% | 4,2% | 2,2% | 2,8% | 2,7% | 2,3% | 0,6% | 1,5% |
| | FINLAND | N/A | 3,6% | 3,6% | 1,9% | 0,9% | 3,3% | 1,5% | 2,1% | 6,5% | 1,2% | 0,5% | 1,8% | 1,2% | 2,0% | 3,5% | 1,7% | 1,0% | 2,2% |
| | FRANCE | 0,4% | 3,9% | 2,4% | 1,5% | 0,9% | 0,9% | 2,5% | 1,4% | 0,6% | 2,2% | 1,2% | 1,0% | 2,8% | 0,4% | 1,6% | 1,4% | 0,4% | 0,6% |
| | GERMANY (1) | 4,5% | 4,3% | 8,9% | 10,8% | 8,3% | 9,1% | 11,9% | 13,7% | 9,0% | 9,6% | 10,3% | 6,1% | 4,7% | 9,7% | 7,1% | 6,2% | 9,3% | 4,6% |
| | GREECE | N/A | 0,6% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,3% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | IRELAND | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | ITALY | 1,9% | 1,6% | 1,0% | 2,1% | 0,4% | 0,6% | 2,5% | 2,4% | 4,2% | 1,9% | 4,2% | 2,9% | 3,2% | 1,5% | 3,5% | 2,1% | 5,9% | 3,8% |
| | NETHERLANDS | 3,9% | 2,6% | 2,6% | 2,7% | 1,6% | 2,1% | 2,6% | 1,4% | 0,9% | 3,9% | 1,7% | 1,9% | 2,5% | 2,4% | 2,1% | 2,0% | 2,5% | 3,2% |
| | PORTUGAL | 0,5% | 0,2% | 0,4% | 0,2% | 0,2% | 0,3% | 0,0% | 0,3% | 0,8% | 0,4% | 0,5% | 0,6% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,3% | 0,6% |
| | SPAIN | 1,9% | 5,1% | 4,8% | 2,8% | 1,5% | 0,8% | 1,9% | 2,7% | 4,3% | 5,0% | 2,0% | 3,4% | 0,6% | 1,4% | 2,5% | 2,4% | 2,1% | 1,9% |
| | SWEDEN | N/A | 1,4% | 2,6% | 1,6% | 1,9% | 0,3% | 0,2% | 0,6% | 0,7% | 0,1% | 0,8% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,6% |
| | UNITED KINGDOM | 3,9% | 2,4% | 2,9% | 2,6% | 1,0% | 0,9% | 2,2% | 1,2% | 1,2% | 1,4% | 1,5% | 1,4% | 1,4% | 1,4% | 0,5% | 0,2% | 0,6% | 0,5% |
| TOTAL EU | | 19,6% | 28,2% | 32,0% | 28,9% | 20,1% | 22,3% | 26,7% | 29,6% | 31,0% | 28,6% | 25,0% | 23,8% | 19,4% | 22,2% | 23,6% | 18,9% | 22,7% | 19,4% |
| OTHER | NORWAY | N/A | 2,7% | 2,9% | 1,4% | 0,7% | 1,8% | 1,3% | 1,4% | 1,4% | 1,2% | 2,9% | 1,3% | 1,0% | 1,9% | 1,7% | 1,6% | 1,3% | 1,7% |
| AWES | POLAND | N/A | 1,5% | 1,0% | 1,2% | 3,3% | 3,5% | 2,6% | 3,4% | 3,1% | 2,4% | 1,5% | 1,5% | 2,5% | 4,9% | 1,3% | 4,1% | 5,9% | 2,8% |
| TOTAL AWES | | 29,2% | 32,3% | 35,9% | 31,4% | 24,1% | 27,7% | 30,6% | 34,5% | 35,5% | 32,2% | 29,5% | 26,7% | 22,9% | 29,0% | 26,7% | 24,5% | 29,9% | 23,8% |
| JAPAN | | 45,9% | 46,7% | 41,4% | 42,1% | 49,8% | 51,3% | 43,0% | 36,2% | 32,0% | 36,8% | 43,3% | 42,8% | 37,2% | 37,1% | 32,2% | 39,9% | 31,8% | 36,0% |
| KOREA | | 2,0% | 6,5% | 6,4% | 8,7% | 14,5% | 10,0% | 7,8% | 14,3% | 19,9% | 13,2% | 12,3% | 15,2% | 19,1% | 12,3% | 25,3% | 18,4% | 22,4% | 21,3% |
| CHINA | | N/A | N/A | 1,7% | 1,0% | 1,9% | 1,5% | 2,0% | 3,4% | 2,7% | 3,6% | 1,9% | 2,7% | 3,6% | 6,6% | 3,0% | 3,3% | 4,6% | 7,2% |
| ROMANIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 4,6% | 0,6% | 1,0% | 0,8% | 1,1% | 0,6% |
| BULGARIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 0,9% | 0,5% | 0,3% | 0,4% | 0,7% | 0,2% |
| USSR | | N/A | 0,1% | 0,2% | 0,6% | N/A | 0,0% | N/A | N/A | N/A | 1,0% | 1,6% | 1,5% | 0,7% | | | | | |
| | RUSSIA | | | | | | | | | | | | | | 2,9% | 2,5% | 1,0% | 0,4% | 0,6% |
| | UKRAINE | | | | | | | | | | | | | | 1,2% | 2,0% | 2,4% | 1,0% | 0,5% |
| YUGOSLAVIA | | N/A | 1,7% | 0,5% | 2,8% | 0,8% | 0,6% | 3,2% | 4,7% | 1,3% | 3,4% | 3,5% | 2,3% | 1,1% | | | | | |
| | CROATIA | | | | | | | | | | | | | | 1,5% | 1,1% | 1,6% | 0,3% | 1,8% |
| REST OF WORLD | | 22,9% | 12,7% | 13,9% | 13,4% | 8,9% | 8,8% | 13,4% | 7,0% | 8,4% | 9,8% | 7,8% | 9,0% | 9,9% | 8,3% | 5,9% | 7,7% | 7,7% | 8,0% |
| TOTAL WORLD | | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

(1) From 1980 on data includes new orders from Ex-GDR yards

*Source*: *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*



NEW ORDERS (1976 - 1996)
'000 CGT
20000
15000
10000
5000
0
1976
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
EU
Japan
Korea
World

TABLE 8A - ORDER BOOK

| | | FIGURES AT THE END OF THE YEAR | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 CGT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1976 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
| EU | BELGIUM | 277,0 | 331,7 | 311,5 | 261,1 | 143,7 | 136,1 | 62,1 | 60,0 | 75,0 | 82,0 | 147,7 | 154,4 | 213,4 | 116,8 | 133,8 | 117,7 | 95,5 | 21,0 |
| | DENMARK | 923,5 | 652,4 | 618,9 | 603,9 | 707,7 | 692,2 | 442,1 | 429,8 | 473,9 | 459,6 | 589,7 | 927,7 | 876,6 | 674,3 | 698,4 | 595,7 | 298,7 | 650,9 |
| | FINLAND | N/A | 1144,3 | 1139,5 | 1023,8 | 710,3 | 642,2 | 544,4 | 483,9 | 991,0 | 962,9 | 652,1 | 589,4 | 494,3 | 467,1 | 791,2 | 960,8 | 855,4 | 880,6 |
| | FRANCE | 1770,4 | 1193,7 | 1138,2 | 978,5 | 598,6 | 263,3 | 382,7 | 371,2 | 234,5 | 379,9 | 361,9 | 397,2 | 556,8 | 410,8 | 568,7 | 677,5 | 512,8 | 447,7 |
| | GERMANY (1) | 2113,3 | 950,9 | 1082,0 | 1177,7 | 1178,1 | 959,4 | 1118,9 | 1281,7 | 1426,3 | 1429,2 | 1974,0 | 1955,0 | 1529,9 | 1471,4 | 1600,3 | 1591,0 | 2264,4 | 1949,3 |
| | GREECE | N/A | 240,6 | 245,4 | 191,4 | 146,1 | 137,4 | 119,9 | 102,8 | 121,5 | 116,8 | 113,6 | 69,1 | 73,0 | 42,3 | 43,7 | 103,7 | 13,1 | 0,5 |
| | IRELAND | 43,9 | 17,8 | 19,3 | 20,0 | 2,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | ITALY | 1036,2 | 639,8 | 427,3 | 480,4 | 356,3 | 195,5 | 345,5 | 465,8 | 864,8 | 904,2 | 1188,6 | 1298,4 | 1190,9 | 1036,4 | 1039,8 | 1028,7 | 1860,3 | 1843,4 |
| | NETHERLANDS | 917,1 | 493,7 | 551,7 | 498,8 | 308,8 | 331,6 | 300,3 | 195,6 | 141,8 | 365,1 | 414,5 | 443,4 | 387,5 | 321,5 | 386,1 | 441,8 | 600,5 | 810,5 |
| | PORTUGAL | N/A | 191,2 | 240,4 | 258,4 | 124,1 | 138,3 | 94,0 | 67,0 | 108,3 | 114,0 | 155,7 | 181,6 | 153,1 | 96,5 | 45,6 | 75,9 | 112,3 | 155,8 |
| | SPAIN | N/A | 1769,5 | 1754,0 | 1325,3 | 967,4 | 690,5 | 491,5 | 527,7 | 635,6 | 837,7 | 853,7 | 1004,1 | 757,2 | 476,4 | 475,2 | 668,1 | 749,4 | 687,6 |
| | SWEDEN | N/A | 703,8 | 646,3 | 494,9 | 494,5 | 267,8 | 181,7 | 137,5 | 93,8 | 39,0 | 115,3 | 64,3 | 23,9 | 23,7 | 0,4 | 0,4 | 25,8 | 99,2 |
| | UNITED KINGDOM | 1989,4 | 615,0 | 768,9 | 714,1 | 506,1 | 292,3 | 352,5 | 325,4 | 369,7 | 317,1 | 376,5 | 418,9 | 413,6 | 411,5 | 321,4 | 212,4 | 193,4 | 183,6 |
| TOTAL EU | | 9070,8 | 8944,4 | 8943,4 | 8028,3 | 6243,8 | 4746,6 | 4435,6 | 4448,4 | 5536,2 | 6007,5 | 6943,3 | 7503,5 | 6670,2 | 5548,7 | 6104,6 | 6473,7 | 7581,6 | 7730,1 |
| OTHER | NORWAY | N/A | 589,3 | 670,3 | 371,9 | 185,6 | 229,8 | 148,1 | 146,8 | 136,9 | 114,3 | 422,8 | 463,6 | 381,8 | 284,3 | 370,6 | 411,4 | 356,5 | 388,8 |
| AWES | POLAND | N/A | 1634,6 | 1459,0 | 1174,6 | 1143,1 | 1272,1 | 1018,1 | 1041,6 | 1251,6 | 1131,3 | 1080,1 | 1136,6 | 999,7 | 1124,6 | 1013,7 | 998,5 | 1670,7 | 1437,1 |
| TOTAL AWES | | 15839,2 | 11168,3 | 11072,7 | 9574,8 | 7572,5 | 6248,5 | 5601,8 | 5636,8 | 6924,7 | 7253,1 | 8446,2 | 9103,7 | 8051,7 | 6957,6 | 7488,9 | 7883,6 | 9608,8 | 9556,0 |
| JAPAN | | 12093,8 | 7297,8 | 7457,7 | 6640,2 | 8477,9 | 8221,5 | 5915,2 | 3915,9 | 2918,5 | 3473,9 | 5696,5 | 7494,7 | 7621,8 | 6482,7 | 6255,6 | 8000,0 | 8131,8 | 8465,9 |
| KOREA | | 7943,2 | 1320,3 | 1711,1 | 1854,9 | 2898,4 | 3223,1 | 2578,7 | 1909,2 | 2639,1 | 2342,7 | 2813,1 | 3500,7 | 3922,7 | 3012,2 | 4792,5 | 5867,1 | 6822,6 | 6811,7 |
| CHINA. | | N/A | N/A | 260,9 | 298,3 | 493,5 | 433,2 | 486,5 | 547,0 | 647,3 | 809,8 | 681,0 | 813,6 | 942,0 | 1235,7 | 1257,4 | 1261,6 | 1447,5 | 1910,9 |
| ROMANIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 912,6 | 766,0 | 860,5 | 943,7 | 975,1 | 756,3 |
| BULGARIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 237,0 | 224,0 | 142,2 | 148,6 | 199,2 | 147,6 |
| USSR | | N/A | N/A | 128,9 | 92,7 | 53,9 | 42,8 | N/A | N/A | N/A | 74,1 | 248,5 | 343,1 | 360,4 | | | | | |
| | RUSSIA | | | | | | | | | | | | | | 465,4 | 778,9 | 887,0 | 742,2 | 537,0 |
| | UKRAINE | | | | | | | | | | | | | | 237,9 | 426,0 | 701,6 | 719,2 | 554,4 |
| YUGOSLAVIA | | N/A | 760,7 | 626,7 | 699,9 | 492,6 | 455,4 | 545,9 | 840,0 | 751,4 | 861,9 | 1011,4 | 1046,9 | 886,3 | 133,3 | N/A | N/A | | |
| | CROATIA | | | | | | | | | | | | | | 532,2 | 510,7 | 466,0 | 430,3 | 504,7 |
| REST OF WORLD | | 3693,0 | 5045,1 | 5105,6 | 4570,7 | 4129,7 | 3448,0 | 3435,8 | 2796,8 | 2675,0 | 2857,9 | 3071,2 | 3343,5 | 3003,2 | 2601,8 | 2279,7 | 2797,4 | 2830,8 | 2857,0 |
| TOTAL WORLD | | 39569,2 | 25592,2 | 26363,6 | 23731,5 | 24118,5 | 22072,5 | 18563,9 | 15645,7 | 16556,0 | 17673,4 | 21967,9 | 25646,2 | 25937,7 | 22648,8 | 24792,4 | 28956,6 | 31907,5 | 32101,5 |

(1) From 1980 on data includes order book from Ex-GDR yards

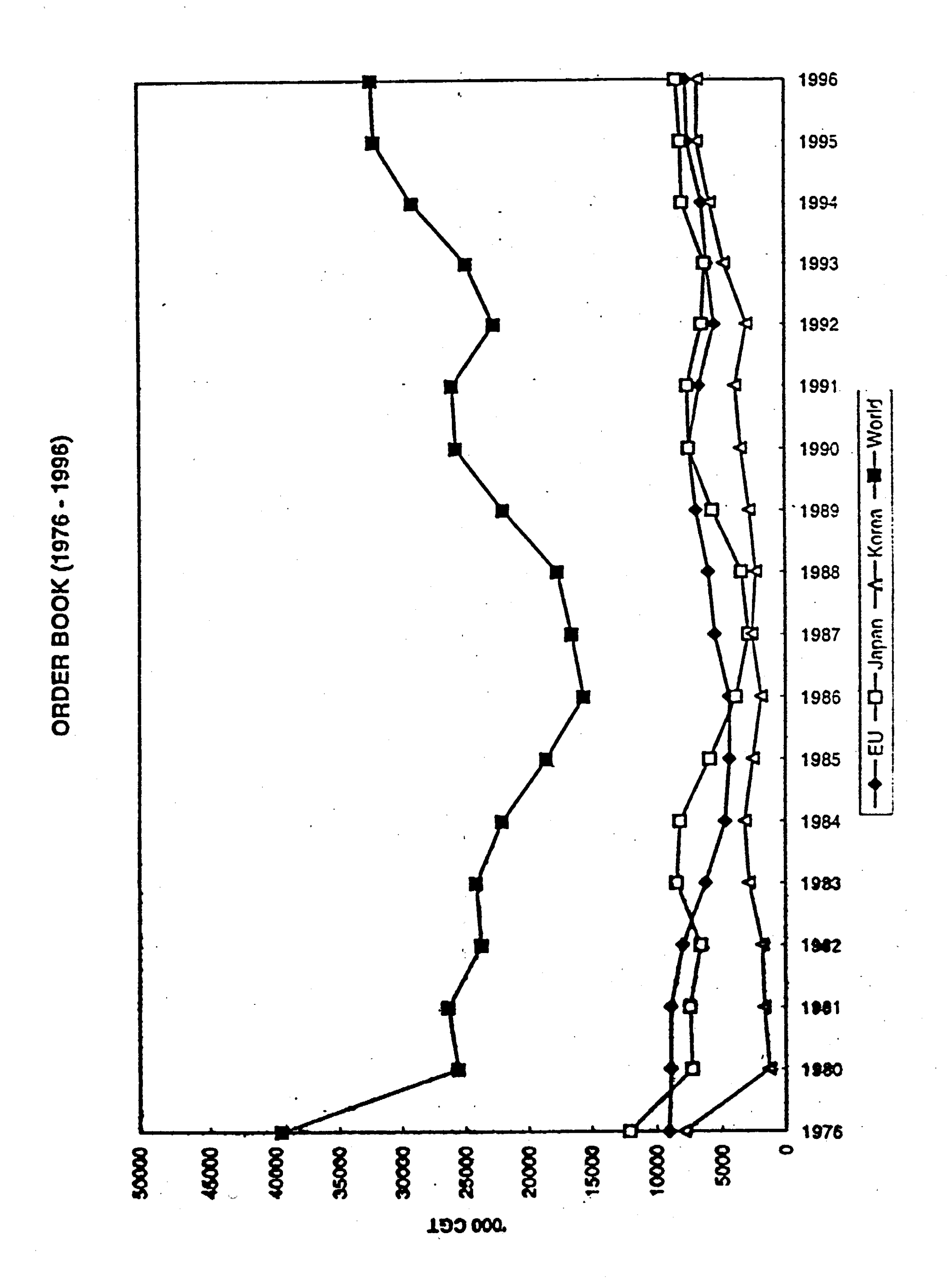
*Source : "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*

TABLE 8B - ORDER BOOK

| | | FIGURES AT THE END OF THE YEAR | | | | | | | | | | | | | | | | | MARKET SHARES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1976 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
| EU | BELGIUM | 0,7% | 1,3% | 1,2% | 1,1% | 0,6% | 0,6% | 0,3% | 0,4% | 0,5% | 0,5% | 0,7% | 0,6% | 0,8% | 0,5% | 0,5% | 0,4% | 0,3% | 0,1% |
| | DENMARK | 2,3% | 2,5% | 2,3% | 2,5% | 2,9% | 3,1% | 2,4% | 2,7% | 2,9% | 2,6% | 2,7% | 3,6% | 3,4% | 3,0% | 2,8% | 2,1% | 0,9% | 2,0% |
| | FINLAND | N/A | 4,5% | 4,3% | 4,3% | 2,9% | 2,9% | 2,9% | 3,1% | 6,0% | 5,4% | 3,0% | 2,3% | 1,9% | 2,1% | 3,2% | 3,3% | 2,7% | 2,7% |
| | FRANCE | 4,5% | 4,7% | 4,3% | 4,1% | 2,5% | 1,2% | 2,1% | 2,4% | 1,4% | 2,1% | 1,6% | 1,5% | 2,1% | 1,8% | 2,3% | 2,3% | 1,6% | 1,4% |
| | GERMANY (1) | 5,3% | 3,7% | 4,1% | 5,0% | 4,9% | 4,3% | 6,0% | 8,2% | 8,6% | 8,1% | 9,0% | 7,6% | 5,9% | 6,5% | 6,5% | 5,5% | 7,1% | 6,1% |
| | GREECE | N/A | 0,9% | 0,9% | 0,8% | 0,6% | 0,6% | 0,6% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,5% | 0,3% | 0,3% | 0,2% | 0,2% | 0,4% | 0,0% | 0,0% |
| | IRELAND | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | ITALY | 2,6% | 2,5% | 1,6% | 2,0% | 1,5% | 0,9% | 1,9% | 3,0% | 5,2% | 5,1% | 5,4% | 5,1% | 4,6% | 4,6% | 4,2% | 3,6% | 5,8% | 5,7% |
| | NETHERLANDS | 2,3% | 1,9% | 2,1% | 2,1% | 1,3% | 1,5% | 1,6% | 1,3% | 0,9% | 2,1% | 1,9% | 1,7% | 1,5% | 1,4% | 1,6% | 1,5% | 1,9% | 2,5% |
| | PORTUGAL | N/A | 0,7% | 0,9% | 1,1% | 0,5% | 0,6% | 0,5% | 0,4% | 0,7% | 0,6% | 0,7% | 0,7% | 0,6% | 0,4% | 0,2% | 0,3% | 0,4% | 0,5% |
| | SPAIN | N/A | 6,9% | 6,7% | 5,6% | 4,0% | 3,1% | 2,6% | 3,4% | 3,8% | 4,7% | 3,9% | 3,9% | 2,9% | 2,1% | 1,9% | 2,3% | 2,3% | 2,1% |
| | SWEDEN | N/A | 2,8% | 2,5% | 2,1% | 2,1% | 1,2% | 1,0% | 0,9% | 0,6% | 0,2% | 0,5% | 0,3% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,3% |
| | UNITED KINGDOM | 5,0% | 2,4% | 2,9% | 3,0% | 2,1% | 1,3% | 1,9% | 2,1% | 2,2% | 1,8% | 1,7% | 1,6% | 1,6% | 1,8% | 1,3% | 0,7% | 0,6% | 0,6% |
| TOTAL EU | | 22,9% | 34,9% | 33,9% | 33,8% | 25,9% | 21,5% | 23,9% | 28,4% | 33,4% | 34,0% | 31,6% | 29,3% | 25,7% | 24,5% | 24,6% | 22,4% | 23,8% | 24,1% |
| OTHER | NORWAY | N/A | 2,3% | 2,5% | 1,6% | 0,8% | 1,0% | 0,8% | 0,9% | 0,8% | 0,6% | 1,9% | 1,8% | 1,5% | 1,3% | 1,5% | 1,4% | 1,1% | 1,2% |
| AWES | POLAND | N/A | 6,4% | 5,5% | 4,9% | 4,7% | 5,8% | 5,5% | 6,7% | 7,6% | 6,4% | 4,9% | 4,4% | 3,9% | 5,0% | 4,1% | 3,4% | 5,2% | 4,5% |
| TOTAL AWES | | 40,0% | 43,6% | 42,0% | 40,3% | 31,4% | 28,3% | 30,2% | 36,0% | 41,8% | 41,0% | 38,4% | 35,5% | 31,0% | 30,7% | 30,2% | 27,2% | 30,1% | 29,8% |
| JAPAN | | 30,6% | 28,5% | 28,3% | 28,0% | 35,2% | 37,2% | 31,9% | 25,0% | 17,6% | 19,7% | 25,9% | 29,2% | 29,4% | 28,6% | 25,2% | 27,6% | 25,5% | 26,4% |
| KOREA | | 20,1% | 5,2% | 6,5% | 7,8% | 12,0% | 14,6% | 13,9% | 12,2% | 15,9% | 13,3% | 12,8% | 13,6% | 15,1% | 13,3% | 19,3% | 20,3% | 21,4% | 21,2% |
| CHINA | | N/A | N/A | 1,0% | 1,3% | 2,0% | 2,0% | 2,6% | 3,5% | 3,9% | 4,6% | 3,1% | 3,2% | 3,6% | 5,5% | 5,1% | 4,4% | 4,5% | 6,0% |
| ROMANIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 3,5% | 3,4% | 3,5% | 3,3% | 3,1% | 2,4% |
| BULGARIA | | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 0,9% | 1,0% | 0,6% | 0,5% | 0,6% | 0,5% |
| USSR | | N/A | N/A | 0,5% | 0,4% | 0,2% | 0,2% | N/A | N/A | N/A | 0,4% | 1,1% | 1,3% | 1,4% | | | | | |
| | RUSSIA | | | | | | | | | | | | | | 2,1% | 3,1% | 3,1% | 2,3% | 1,7% |
| | UKRAINE | | | | | | | | | | | | | | 1,1% | 1,7% | 2,4% | 2,3% | 1,7% |
| YUGOSLAVIA | | N/A | 3,0% | 2,4% | 2,9% | 2,0% | 2,1% | 2,9% | 5,4% | 4,5% | 4,9% | 4,6% | 4,1% | 3,4% | 0,6% | N/A | N/A | 0,0% | 0,0% |
| | CROATIA | | | | | | | | | | | | | | 2,3% | 2,1% | 1,6% | 1,3% | 1,6% |
| REST OF WORLD | | 9,3% | 19,7% | 19,4% | 19,3% | 17,1% | 15,6% | 18,5% | 17,9% | 16,2% | 16,2% | 14,0% | 13,0% | 11,6% | 11,5% | 9,2% | 9,7% | 8,9% | 8,9% |
| TOTAL WORLD | | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

(1) From 1980 on data includes order book from Ex-GDR yards

*Source* : *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*


ORDER BOOK (1976 - 1996)
'000 CGT
50000
45000
40000
35000
30000
25000
20000
15000
10000
5000
0
1976
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
EU
Japan
Korea
World

## TABLE 9 - EMPLOYMENT IN THE CONSTRUCTION OF NEW VESSELS IN THE EUROPEAN UNION

NUMBER OF EMPLOYEES

| | 1975 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BELGIUM | 7467 | 6614 | 6258 | 6523 | 6347 | 4680 | 4104 | 4060 | 3923 | 2995 | 2548 | 2270 | 2307 | 2377 | 2418 | 2391 | 1665 | 1655 | 492 | 0 |
| DENMARK | 16630 | 12000 | 9000 | 11400 | 11350 | 11800 | 11200 | 10300 | 10200 | 7000 | 7000 | 7300 | 7900 | 8400 | 8600 | 8300 | 7300 | 9000 | 7700 | 6500 |
| FINLAND | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 6480 | 6500 |
| FRANCE (1) | 32500 | 25300 | 23000 | 22200 | 22200 | 21600 | 21000 | 16940 | 15053 | 13700 | 8940 | 6850 | 6800 | 6600 | 6100 | 6040 | 5880 | 5910 | 5790 | 5705 |
| GERMANY | 46839 | 31113 | 27369 | 24784 | 26521 | 27600 | 25966 | 22183 | 22260 | 18184 | 12875 | 14845 | 14732 | 15297 | 27763 | 28146 | 24143 | 22894 | 23250 | 20200 |
| GREECE | 2316 | N/A | N/A | 2672 | 3393 | 2900 | 2812 | 2000 | 2000 | 1709 | 1621 | 1855 | 1535 | 550 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| IRELAND | 869 | 840 | 750 | 750 | 762 | 882 | 550 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ITALY | 25000 | 20000 | 19000 | 18000 | 16500 | 13750 | 12800 | 12800 | 12000 | 11570 | 9500 | 8428 | 9675 | 9840 | 8299 | 8200 | 7100 | 8273 | 8877 | 8776 |
| NETHERLANDS (2) | 22662 | 17540 | 14540 | 13100 | 13100 | 12800 | 11250 | 10330 | 6236 | 5400 | 3600 | 3500 | 3500 | 3900 | 4000 | 4000 | 4000 | 4000 | 4200 | 4200 |
| PORTUGAL | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 5370 | 5087 | 5020 | 4412 | 4245 | 3845 | 3820 | 3520 | 3150 | 1632 | 1596 | 1800 |
| SPAIN | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 18000 | 18000 | 17300 | 14000 | 12550 | 11940 | 11440 | 10735 | 10085 | 9400 | 8145 | 7665 |
| SWEDEN | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 260 | 260 |
| UNITED KINGDOM | 54550 | 41050 | 31200 | 24800 | 25345 | 25000 | 20486 | 14655 | 14200 | 12500 | 11500 | 9000 | 6494 | 6126 | 5984 | 5820 | 4665 | 4173 | 4520 | 4043 |
| TOTAL EU | 208833 | 154457 | 131117 | 124229 | 125518 | 121012 | 110168 | 93268 | 109242 | 96145 | 79904 | 72460 | 69738 | 68875 | 78424 | 77152 | 67988 | 66937 | 71310 | 65649 |

(1) From 1986 on the figure covers jobs in new shipbuilding and naval and para-naval building (convertion, naval vessels and off-shore).
Figures for the preceding years using the same method are: 1975 - 32500, 1980 - 23700, 1985 - 17700.
(2) From 1975 to 1984 including naval dockyards estimated to be: 1975 - 1800, 1978 and 1979 - 3200, 1980 - 3400, 1981 and 1982 - 3200, 1983 and 1984 - 2800
(3) 2780 unemployed should be added to 1987's figure, 2850 to 1988's figure and 2581 to 1989's figure.
Of these 2000 represent a structural over capacity for whom no new jobs can be found
(4) Includes naval building
(5) Excluding jobs in Ex-GDR's yards
(6) Of which 1838 currently inactive
(7) Revised figure
(8) Including 11700 jobs in Ex-GDR's yards in 1991, 12441 jobs in 1992 and 9000 in 1993
(9) 1321 unemployed should be added to this figure, representing a structural over capacity, whose elimination is foreseen during 1992
(10) 700 unemployed should be added to this figure, representing a structural over capacity, for whom re employment is not foreseen
(11) 1160 currently inactive should be added to this figure

*Table compiled from national sources*

ISSN 0254-1467

KOM(97) 470 endg.

# DOKUMENTE

DE 07 15 08 10

Katalognummer : CB-CO-97-508-DE-C

ISBN 92-78-25581-5

**Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

**L-2985 Luxemburg**

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333